

SİVİL HAVACILIĞA YÖNELİK GERÇEKLEŞTİRİLEN SİBER SALDIRILAR: UYGULANACAK ULUSLARARASI HUKUK KURALLARI, YETKİ VE SORUMLULUK

*The Context of the Cyber Attacks Against Civil Aviation: Applicable Rules of
International Law, Jurisdiction and Responsibility*

Dr. Ali İbrahim AKKUTAY¹

Geliş Tarihi: 25.01.2017 Kabul Tarihi: 10.03.2017

ÖZET

Hava araçlarına ve hava alanlarına yönelik gerçekleştirilen uluslararası hukuka aykırı eylemler uluslararası sivil havacılığın konusunu oluşturmaktadır. Bu tarz eylemler uçuşu ve hava alanını tehdit etmenin yanı sıra kişilerin canlarını ve malvarlıklarını tehlikeye düşürmektedir. Özellikle 1960'lı yılların başından itibaren bu tarz eylemlere karşı daha yoğun bir mücadele gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır. Bununla birlikte konuyla ilgili hayata geçirilen çok taraflı uluslararası anlaşmalar ile devletlerin çabalarının, istenilen düzeyde bir sonuç alınmasını sağlayamadığı görülmektedir. Sivil havacılıkta söz konusu uluslararası hukuka aykırı eylemler belirli saldırı tiplerini oluşturmaktadır. Siber saldırılar ise, uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kapsamının belirlenmemiş olması itibarıyla sivil havacılığa yönelik büyük bir sorunu meydana getirmektedir. Siber saldırılar hem konuya ilişkin çok taraflı uluslararası anlaşmalarla düzenlenen saldırılarla örtüşen yönleri bulunan hem de bağımsız özellikler taşıyan yeni bir saldırı tipini ifade etmektedir. Dolayısıyla sivil havacılığa yönelik gerçekleştirilen siber saldırıların kapsamının, bu saldırılara uygulanacak hukukun ve bu saldırılara karşılık yetkili ve sorumlu devlet ya da devletlerin belirlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Güncel uluslararası hukuk kurallarının bu konuda yetersiz kalması, siber saldırıları da kapsayacak şekilde sivil havacılığa karşı gerçekleştirilen saldırılara yönelik çok taraflı yeni bir uluslararası anlaşmanın ve buna bağlı yeni bir uluslararası örgütlenmenin hayata geçirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Hava Hukuku, Uluslararası Sivil Havacılık, Siber Saldırı, Yetki, Sorumluluk.

ABSTRACT

Internationally wrongful acts conducted against aircrafts and airports are subject to the international civil aviation. These kinds of actions are not only threatening the flights and airports but they are also endangering the lives and properties of the individuals. From the beginning of the 1960s international society has been struggling with these wrongful acts. Nevertheless the achievements aimed in the international conventions related to the issue have not been succeeded by the state practices. The international wrongful acts against civil aviation constitutes certain types of international offences. On the other hand cyber attacks generate a huge problem as their context has not been composed by the international law. Cyber attacks including some common features with the physical offences denote a new kind of offence against civil aviation. Hence the concept of cyber attacks against civil aviation, the state which has the jurisdiction and the responsibility because of these offences require to be determined. It is a necessity to conclude a new convention on the offences against civil aviation including the cyber attacks and to constitute a new international organization related to that convention.

Keywords: International Air Law, International Civil Aviation, Cyber Attack, Jurisdiction, Responsibility.

¹ Araş. Gör. Dr., Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ABD., aakkutay@gazi.edu.tr

GİRİŞ

Uluslararası hava hukuku kendi içinde pek çok hususu düzenlemektedir. Sivil havacılıktan, uluslararası ticarete kadar pek çok alan hava hukukuna ilişkin oluşturulan hukuki rejime uygun bir şekilde gerçekleştirilmek zorundadır. Hava hukuku, iç hukuk ile uluslararası hukuk kurallarının uygulanması bakımından bir çatışmayı düzenlemesinin yanı sıra, özel hukuk ile kamu hukukunu aynı paydada buluşturan bir disiplindir. Uluslararası hukukta siber saldırı konusu da bu ayrımların her birisi için ayrı ayrı ele alınabilecek bir sorunsal ortaya çıkarmaktadır. Bu çalışma, konuya uluslararası hukuk çerçevesinde kamusal bir bakış açısıyla yaklaşmaktadır. Siber saldırıların uluslararası uçuşlar ve havaalanı bakımından oluşturduğu tehditlere dikkat çekilmesinin yanı sıra, mevcut uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde devletlerin uyması gereken uluslararası hukuk kuralları üzerinde durulmaktadır.

Siber saldırıların engellenmesi yalnızca uluslararası hava hukukunun konusunu oluşturmamaktadır. Uluslararası hukukun diğer alanlarında da etkisi görülmeye başlamıştır. Yalnız bir sorun bulunmaktadır. O da hukuk dünyasının “siber” kavramına olan yabancılığıdır. Zira “siber” kavramı yalnızca uluslararası hukukta değil, iç hukuk düzenlerinde de içeriği tam olarak oluşturulamamış, ya da daha doğru bir ifadeyle içeriği doldurulamamış bir kavramdır. Genellikle bir bilgisayar, internet ya da herhangi bir uzaktan erişim aracı vasıtasıyla gerçekleştirilen eylemler üzerinden hareket edilmeye çalışılmaktadır.

Bu yaklaşım, belirli ölçüde fikir oluştursa da “siber” ifadesine bağlı diğer bazı kavramlar söz konusu olduğunda sıkıntı yaratmaktadır. Siber saldırı, siber terörizm vb. kavramlar yoruma açık durumdadır. İçerik oluşturulduğu kanaatine varıldığında dahi eksik bir yanı olduğu savunulabilecek kavramlar ortaya çıkmaktadır. “Siber”, teknolojiyle iç içe geçmiş bir süreci ifade etmektedir. Teknoloji de inanılmaz bir hızla gelişmektedir. Dolayısıyla teknolojiye bağlı olarak da aynı hızla hukuk kurallarının oluşturulması gerekmektedir. Bu durumun iç hukuk bakımından bir nebze daha gerçekleştirilebilmesi imkanı bulursa bile uluslararası hukukun teknolojideki gelişme hızıyla paralel yeni kurallar oluşturabilmesi mümkün değildir.

Hava hukuku da bu açıdan yetersiz kalmaktadır. Hava hukuku “siber saldırı” konusunda ihtiyaç duyduğu sayıda uluslararası hukuk kuralını oluşturamamıştır. Ayrıca uluslararası uçuşlar, havaalanlarının hukuki özellikleri ve devlet hava araçlarının konumu düşünüldüğünde devletler arasında hukuki ve cezai yetki tartışmalarının çok ciddi sorun ve sonuçlar doğurması muhtemeldir. Ayrıca hava araçlarına yönelik siber müdahalelerin uluslararası terörizmin ve uluslararası nitelikteki saldırıların özellikleri bakımından ele alınması gereken yönleri bulunmaktadır. Tanımı ve kapsamı tam olarak kesinleştirilememiş “terörizm” ile “siber” kavramlarını yan yana getirerek “siber terörizm” adını vermek tek başına bu konuda uygulanacak uluslararası hukuk rejiminin belirlenmesi bakımından yeterli değildir.

Böylesi tartışmalı bir konunun hava hukuku kuralları çerçevesinde de uygulanması gerekmektedir. Somut olarak bu konuda çok fazla örnek bulunmamakla birlikte her an yeni gelişmeler yaşanmasının önünde de engel bulunmamaktadır. Bu nedenle uluslararası hukuk çerçevesinde, hava hukuku ile siber saldırılara karşı alınacak önlemlerin bir arada ele alınması önem taşımaktadır. Hava araçlarının ve uluslararası uçuşların özellikleri dikkate alındığında siber saldırı konusuna gereken önem verilmeden yaklaşılmasının devletlerin uluslararası sorumlulukları bakımından olumsuz anlamda önemli sonuçlar doğuracağı aşikardır.

I. ULUSLARARASI HAVA HUKUKUNDA GERÇEKLEŞTİRİLEN SALDIRILARA ULUSLARARASI HUKUKUN GENEL YAKLAŞIMI

Sivil havacılığın ortaya çıktığı ilk zamanlardan günümüze, seyahat edecek kişinin öncelikli ve temel endişesi, hava aracının niteliği ve onu kullanacak olan pilotun mesleki becerisi olmuştur. Yakın geçmiş bu endişelerin yanına bir üçüncüsünü eklemiştir. O da hava aracında yer alan bir diğer yolcunun medyanın ilgisini çekmek için eylemde bulunup bulunmayacağı olmuştur. Zira hava aracı kaçırma ya da hava aracının tahrip edilmesi, dünya çapında çok yüksek sayıda izleyiciye ulaşılabilmesinin yollarından birisidir.² Bu açıdan bakıldığında yolcu bakımından uçuş esnasında gerçekleştirilebilecek eylemlerin önlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Uçuşa yönelik tehditlerin engellenmesinin sağlanmasında hava aracına yönelik eylemler bakımından taşınan kaygının yanına, bu eylemlerin siber saldırı şeklinde gerçekleştirilebilmesi ihtimali de ayrıca eklenmiştir. Dolayısıyla hava aracında bulunmayan bir kişinin o hava aracına, hava aracında bulunan bir kişiyle aynı şekilde müdahalede bulunabilmesi ihtimali bir başka tehdidi oluşturmuştur.

Siber saldırı hava araçları ile havaalanlarını tehdit etmektedir. Bu tehdit aynı zamanda hava aracında ve havaalanında bulunan kişilerin canlarını ve malvarlıklarını da tehlikeye düşürmektedir. Siber saldırılara karşı alınan önlemler diğer saldırılara karşı olduğu gibi doğrudan belirli bir kasıtlı gerçekleştirilen eylemleri engellemeye çalışmaktadır.³ Kişi veya eşyanın güven içerisinde seyahati için gerekli hukuk kurallarına vücut verilirken; havaalanı ve uçuşun tehditlere karşı korunmasına yönelik uluslararası hukuk kuralları ve

² Paul Stephen DEMPSEY, **Public International Air Law**, Montreal: McGill University Publish, 2008, s. 227.

³ DEMPSEY, s. 66. Hava hukukunda emniyet kavramı, alınabilecek riskler çerçevesinde açıklanmaya çalışılmaktadır. Bu noktada hangi risklerin kabul edilebilir hangilerinin kabul edilemez olduğu tartışmasıyla karşılaşılmaktadır. Bu sebeple emniyetin sağlanması bakımından devletlerin egemenlik alanlarında kullandıkları yetkiler bakımından işbirliği içerisinde olmaları ve ICAO düzenlemelerine riayet etmelerinin önemine vurgu yapılmaktadır. (Bkz. Reşat Volkan GÜNEL, **Uluslararası Havacılık Hukuku (International Aviation Law)**, İstanbul: Beta Yayınları, 2010, s. 118.)

uygulamaları da ayrıca oluşturulmaya çalışılmaktadır. Havaalanı, hava aracı ve uçuşa dair her türlü tesis ve altyapının tehdit ve tehlikeden uzak tutulması için çaba gösterilmektedir. Böylece yolcu ve eşyanın yanı sıra, uluslararası toplumun terörist eylemlere karşı korunması ve uluslararası barış ve güvenlik ortamının bozulmaması hava hukukunun amaçlarından bir kısmı olarak ortaya çıkmaktadır. Siber saldırılar söz konusu olduğunda daha ziyade hava aracı ve hava alanına yönelik saldırılar üzerinde durulmaktadır. Bunun nedeni de, siber saldırının kişi veya eşyaya zarar vermesinin hava aracı ve havaalanlarına yönelik saldırıların başarıya ulaşması durumunda mümkün olmasıdır.

Hava hukukunda siber saldırı kavramı, genellikle terörizmle bağlantılı olarak ele alınmaktadır. Hava aracı kaçırma olayları, havaalanı bombalamaları vb. pek çok olay terörist faaliyet niteliği taşımaktadır. Bununla birlikte bir eylemin terörist bir eylem olarak kabul edilmesi için aranacak şartları içerisinde barındıran bir tanım henüz uluslararası hukukta oluşturulamamıştır. Tanım eksikliğinin nedeninin siyasi faktörlerde aranması gerekmektedir. Bir tanımın olmayışı terörizm ve ona bağlı olarak meydana gelen sonuçların hukuki rejimine ilişkin çalışmaların sonlandırılmasının nedeni olamaz.⁴ Pek çok objektif veri ve kriter üzerinden terörizmle ilgili hukuki görüşler ortaya konmaktadır. Bu sebeple uluslararası hukukta terörizmin ve diğer pek çok kavramın bir tanım olmaksızın belirli bir içerik çerçevesinde incelenmesi gerekmektedir. Terörizme ilişkin hava hukuku bakımından belirli bir uygulama alanı oluşturulabilmesi mümkün olmakla birlikte siber terörizm kavramının ortaya çıkışı konunun farklı yönlerden ele alınması ihtiyacını da doğurmaktadır.

Bir eylem terörist bir eylem olsa bile, bunun ulusal ya da uluslararası terörizmin konusunu oluşturup oluşturmayacağı da belirsizdir. Ayrıca suç niteliği taşıyan tek eylem de terörist eylemler değildir. Suçla mücadele genel olarak ele alınmakla birlikte, siber suç kavramının aynı zamanda hava hukukunun özellikleri çerçevesinde de değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle terörist eylem niteliğindeki söz konusu eylemler çalışma boyunca uluslararası nitelikte ve hukuka aykırı saldırılar olarak ifade edilmektedir.

Bunun yanı sıra hava aracına ve havaalanına yönelik müdahalenin meydana getireceği ihlalinin sonuçlarının ne olacağı da önemlidir. Söz konusu ihlal "saldırı" eylemine bağlıdır. Saldırının ne tür özellikler taşıdığına da irdelenmesi gerekmektedir.⁵ Siber saldırı neticesinde hangi devletlerin cezai ve hukuki yargı

⁴ A. Emre ÖKTEM, **Terörizm, İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları**, İkinci basım, İstanbul: Derin Yayınları, 2011, s. 29.

⁵ Hava aracı kaçırma eylemleri hava hukukunda bahsi geçen saldırıların en yaygın örneğini oluşturmaktadır. Hava aracı kaçırma dışında en yaygın görülen saldırılar ise havalanlarına gerçekleştirilen saldırılar, hava araçlarının bombalanması, hava araçlarına yönelik bombalama teşebbüsü, hava araçlarının vurulması, havaalanı içerisinde yer alan ancak

yetkilerini kullanabileceğinin de ayrıca tartışılması ihtiyacı bulunmaktadır. Bu tartışma saldırının bir uçuş esnasında uçuşa yönelik olmasına, havaalanında belirli bir hava aracına ya da o hava aracının içindeki kişi ya da gruplara yönelik olmasına ve doğrudan havaalanına yönelik olmasına göre farklılık gösterebilmektedir. Aynı şekilde saldırının bir devletin ulusal hava sahasında gerçekleştirilmesi ile uluslararası hava sahasında gerçekleştirilmesi arasında meydana gelecek hukuki sonuçlar bakımından farklılık bulunmaktadır. Özellikle konuya ilişkin çok taraflı uluslararası Sözleşmeler yetki konusunda eleştiriye açık hukuki sistemler kurmaktadır.

Bir devletin hava hukukunda siber saldırıların engellenmesine yönelik ulusal yetkileri ile diğer devletlerin de kullanabileceği uluslararası yetkilerin ayrıldığı ve çatıştığı noktaların tespiti de dikkate alınması gereken hususlardandır.⁶ Zira söz konusu saldırılar bakımından devletlerin ihmallerinin ya da kusurlarının da uluslararası sorumluluğun doğması açısından etkileri olacağı açıktır.⁷ Ayrıca suç tanımlarının belirlenmesi bakımından sıkıntılar ortaya çıkabilecektir. Yalnızca birden fazla devletin kendisini yetkili görüp, saldırıyı araştırması, kovuşturması ya da yargılaması bakımından değil; kendisini konuya ilişkin yetkili gören birden fazla devletin bir kısmının soruna uluslararası terörizm bir kısmının da bir iç hukuk sorunu olarak bakması bakımından da sorunlar ortaya çıkabilecektir.

kişilerin bulunmadığı tesislere yönelik saldırılar ve uçuş esnasında hava aracının içerisinde gerçekleştirilen hava saldırılarıdır. (Paul Stephen DEMPSEY, “**Aviation Security: The Role of Law in the War Against Terrorism**”, Columbia Journal of Transnational Law, Vol. 41, 2003, s. 652.)

⁶ Devletlerin egemen yetkilerini kullandığı ulusal hava sahalarının varlığı, devletlerin kendilerini tehditlere karşı korumaları bakımından vazgeçilemezdir. Bununla birlikte uçuşa yönelik tehditlerin önlenmesi bakımından egemen yetkilerden verilecek tavizler önem taşımaktadır. Hava hukukunda bu durum tamamen uluslararası antlaşmaların imzalanmasına bağlı değildir. Devletlerin de bu yükümlülüklerine uygun devlet uygulamaları oluşturması gerekmektedir. (Bkz. Manley O. HUDSON, “**Aviation and International Law**”, American Journal of International Law, Vol. 24, 1930, s. 239.)Ulusal hava sahalarında tamamen egemen olmalarına dayanarak işbirliğine yanaşmamaları, hem sivil uçuşları saldırıların hedefi haline getirebilecek, hem de kendi ulusal yetki alanlarında da terörist saldırıların hedefi olabilecektir. Aynı şekilde uluslararası hukuk bakımından cezai sonuçlar yansıtılması istenilen bir eyleme yönelik devletlerin iç hukuklarında gerekli düzenlemeleri hayata geçirmemeleri kendi yetki alanlarında uluslararası hukukun önlemeye çalıştığı sorunların doğmasına neden olmaktadır.

⁷ Zira devletler, hava hukukuna ilişkin uluslararası yükümlülüklerinin muhatapları olarak gerçekleştirdikleri ya da gerçekleştirmekten imtina ettikleri eylemlerle kendilerine uluslararası sorumluluğun atfedilebilmesine neden olurlar. (Pablo Mendes DE LEON, “**The Role of International Law in Safeguarding Aviation Security**”, World Bulletin: Bulletin of the International Studies of Philippines, Vol. 14 (1-2), 1998, s. 83.)

Hava hukukunda uluslararası nitelikte saldırılara yönelik hükümler içeren temel uluslararası antlaşmalar “Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme (Tokyo Sözleşmesi)”⁸, “1970 Tarihli Hava Araçlarına Hukuka Aykırı El Koyulmasının Önlenmesine Dair Sözleşme (Lahey Sözleşmesi)”⁹ ve “Sivil Havacılığın Emniyetine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Bastırılmasına İlişkin Sözleşme (Montreal Sözleşmesi)”¹⁰dir. Bu üç sözleşmeye uluslararası toplumun büyük çoğunluğunun katılımı olmasına rağmen, doktrin ve uygulamadaki genel kabul sivil havacılığın savunmasız olduğu yönündedir. Söz konusu durumun nedeni olarak bazı devletlerin bu üç sözleşmeden ve Chicago Sözleşmesi’nin 17 No.’lu Ekinden kaynaklanan yükümlülüklerine uygun davranmamaları ve uluslararası hukukun devletleri bu konuda yükümlülüklerine uygun hareket etmeyi sağlayacak etkin uluslararası zorlama yollarından yoksun olması gösterilmektedir.¹¹ Uluslararası hava hukukunda, gerçekleştirilen saldırılara yönelik yapılan değerlendirmeler genellikle bahsi geçen uluslararası antlaşmalar çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. İlgili olduğu ölçüde uluslararası hukukun diğer alanlarına ilişkin örf ve adet hukuku kurallarına da başvurulmaktadır.

Hava hukukunda gerçekleştirilen saldırılara ilişkin hukuk kurallarının uygulanacağı yer, hava sahası ve havaalanları olmaktadır. Yukarıda adı geçen uluslararası antlaşmalarda da görüldüğü üzere hava sahasına ilişkin hukuk kurallarının uygulanacağı alan, bir devlet ülkesinin üzerinde egemen bir alan yani ulusal hava sahası olmasına ya da açık deniz alanlarında egemenliğin ötesinde bir alan yani uluslararası hava sahası olmasına göre değişmektedir. Bir başka ifadeyle söz konusu uluslararası antlaşmalar ile düzenlenen uluslararası hukuka aykırı eylemlere yönelik kullanılacak olan yetki, hava sahasının niteliğine göre farklılık göstermektedir.¹² Bununla birlikte ulusal hava sahasının üzerinde

⁸ Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, 14/09/1963, 704 UNTS 219, No. 10106.

⁹ Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 16/12/1970, 860 UNTS 105, No. 12325.

¹⁰ Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, 23/09/1971, 974 UNTS 177, No. 14118.

¹¹ Dionigi M. FIORITA, “Aviation Security: International Response”, Albany Law Journal of Science and Technology, Vol. 3, 1993, s. 270.

¹² H. Priyatna ABDURRASYID, “Growth and Development of Air and Space Law”, Indonesian Journal of International Law, Vol. 8 (1), 2010, s. 62. Yetki alanlarının belirlenmesinin yanı sıra, devletlerin kendi ulusal yetki alanların uluslararası siyasi gelişmelere paralel olarak mevcut uluslararası hukuk kurallarını uygulamalarıyla ilgili sorunlarla karşılaşabilecektir. Uçuş ve iniş serbestisi hususunda olduğu gibi Sovyet Rusya ve Demir Perde bakımından daha farklı bir uygulama oluşturulması da söz konusu olabilmektedir. (Bkz. Mazhar Nedim GÖKNİL, **Hava Hukuku**, İstanbul: Fakülteler Matbaası, 1951, s. 122.) Dolayısıyla devletlerin hava hukukundan kaynaklanan uluslararası sorumluluklarını ve egemen yetkilerini kullandıkları ulusal hava sahalarını net bir şekilde belirlemek, olağanüstü durumlar bir

uluslararası hukuk kurallarının uygulanması durumu da ayrıca yer almaktadır. Ancak yetki konusu bakımından ulusal ve uluslararası hava sahalarının sınırlarının net bir şekilde ortaya konması gerekmektedir. Böylece devletlerin ulusal mevzuatlarının ve uluslararası hukuk kurallarının uygulanacağı sınırlar konusundaki tartışma asgari düzeye indirilmiş olacaktır. Yalnız konuya ilişkin uluslararası hukuk kurallarının etkin bir şekilde uygulanabilmesi devletlerin iç hukuklarında gerçekleştirecekleri düzenlemelere bağlıdır. Dolayısıyla yetki kullanılacak yerin ve yetkili devletin tespiti kadar, bu devletlerin iç mevzuatlarının kapsamı da önem taşımaktadır.

1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Katkıları

ICAO, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Chicago Sözleşmesi)¹³ ile kurulmuş ve dünya genelinde sivil havacılığa ilişkin düzenlemeler getiren bir uluslararası örgüttür. Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmelerinin tamamı ICAO tarafından gerçekleştirilen çalışmalar neticesinde oluşturulmuştur. Konuyla ilgili 17 No.lu ekte olduğu gibi ICAO'nun Chicago Sözleşmesi'nin 37. maddesi uyarınca standartlar ve uygulama önerileri (SARPs) getirme yetkisine sahip olması, bahsi geçen örgütün yasama benzeri faaliyetler gerçekleştirdiği görüşlerinin ortaya atılması sonucunu doğurmaktadır. Aynı şekilde uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin yetkilerinin yargı benzeri yetkiler olarak değerlendirildiğine de rastlanmaktadır.¹⁴ ICAO, sahip olduğu yetkiler çerçevesinde sivil havacılıkta meydana gelmesi muhtemel saldırılara ilişkin devletler arası işbirliğini geliştirmeye yönelik düzenlemeler getirmekte ve olası uyuşmazlıkları engellemeyi ve çözmeyi hedeflemektedir. Söz konusu düzenlemeler devletlerin kendi iç hukuklarında hayata geçirdikleri yasama işlemleriyle ya da düzenleyici işlemlerle daha etkin bir şekilde uygulanmaktadır.¹⁵ Chicago Sözleşmesi doğrudan hava aracına ve havaalanına yönelik saldırıların önlenmesinin sağlanmasına ilişkin hükümler içermemektedir.¹⁶ Ancak Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri ile 17 No.'lu ekin uygulanması ve Pekin Sözleşmesi'ne yönelik çalışmaları bakımından uluslararası toplumda alternatifi olmayan bir yetkiye sahiptir. ICAO, bu Sözleşmelerin yetersiz kaldığı her aşamada sorunu gidermek adına hareket

kenara bırakıldığında, devletlerin keyfi uygulamalarıyla mevcut uluslararası hava hukuku rejiminin etkinliğini ortadan kaldırmalarını da engeller.

¹³ Convention on International Civil Aviation, 7/12/1944, 15 UNTS 295, No. 102.

¹⁴ Michael MILDE, "The Chicago Convention – After Forty Years", Annals of Air and Space Law, Vol. 9, 1984, s. 122, 123.

¹⁵ I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, *An Introduction to Air Law*, Revised by Pablo Mendes DE LEON, Ninth Revised Edition, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012, s. 255.

¹⁶ Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v. Pakistan), Judgement, 19 August 1972, 1972ICJ Rep., para. 30(b).

eden otorite ya da kuruluş olmakta; uluslararası hukuk kurallarının etkin şekilde uygulanması ve uluslararası toplumun ihtiyaçlarının karşılanması için gerekli olan tepkiyi ortaya koymaktadır. Dolayısıyla sivil havacılığa yönelik siber saldırılara ilişkin gereken önlemlerin alınması ve Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri çerçevesinde konuya çözüm bulunması bugün için ancak ICAO'nun çalışmalarıyla sağlanabilir.

2. Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri ile Chicago Sözleşmesi'nin 17 No.lu Eki Çerçevesinde Hava Hukukunda Gerçekleştirilen Saldırıların Önlenmesi

Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri, hava aracı kaçırma olayları ve hava hukukuyla ilişkili olabilecek suç niteliğindeki diğer eylemleri belirli bir hukuki rejime tabi tutma çabası içerisindedir. Yukarıda da belirtildiği üzere Chicago Sözleşmesi'nin metin olarak hava hukukunda saldırıların önlenmesi konusunda özel bir hukuk düzeni oluşturmaması, anılan sözleşme uyarınca hava hukukunda hukuka aykırı saldırıların ve bu saldırılara yönelik ortaya çıkan sorunların ihmal edildiği anlamına gelmez. ICAO'nun çalışmaları neticesinde meydana gelen ve gelmesi muhtemel saldırılar konusunda önemli gelişmeler yaşanmıştır. Söz konusu düzenlemeler yetersiz olmakla birlikte, çerçeve bir hukuk düzeninin oluşturulmasını sağlamıştır.

Tokyo Sözleşmesi, 1. maddesi uyarınca hava aracı kaçırma dışında gerçekleştirilen hukuka aykırı eylemleri hüküm altına almaktadır. Buna göre Sözleşmeye taraf devletlerin ülkeleri dışında uçuş halindeki¹⁷ bir sivil hava aracında gerçekleştirilen hukuka aykırı eylemlere ne şekilde müdahale edebilecekleri düzenlenmektedir. Anılan maddenin 1. paragrafı uyarınca taraf devletlerin ceza hukukları dikkate alınmaktadır. Ayrıca hava aracında taşınan kişilerin ve malların emniyetini tehlikeye düşüren veya uçuş esnasında düzeni bozan davranışların da bu çerçevede ele alınacağı düzenlenmektedir. Böylece uçuş güvenliğini ortadan kaldıracak nitelikte hukuka aykırı eylemlerde bulunan kişilerin kaçmalarının önlenmesi ve eylemlerinin karşılıksız kalmaması bakımından olumlu bir adım atılmışken, eylemin gerçekleştiği yerin tespiti ve yetkili devletin belirlenmesi açısından yetersiz bir sözleşme oluşturulmuştur.¹⁸ Sözleşme'nin 11. maddesi uyarınca hava aracının kontrolünün ele geçirilmesi ya da ele geçirilmesine yönelik hukuka aykırı eylemlerden bahsedilmektedir; ancak kontrolün ele geçirilmesinin sonucu olması ihtimali yüksek hava aracı

¹⁷ Tokyo Sözleşmesinin 1. maddesinin 3. paragrafı uyarınca sivil hava aracının uçuş halinde olması, hava aracının kalkışı için gerekli gücün hava aracına verilmesinden varacağı hedefe inene kadar olan süreci ifade etmektedir.

¹⁸ Ryuichi HIRANO, "Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft", Japanese Annual of International Law, Vol. 8, 1964, s. 45.

kaçırma eylemi Sözleşme tarafından hüküm altına alınmamaktadır.¹⁹ Hava aracı kaçırma eylemi ile hava aracının kaçırılmasına yönelik eylemler arasında bir ayırım yapılmakta, hava aracının kaçırılması değil hava aracının kaçırılmasına yönelik eylemlere hukuki sonuçlar bağlanmaktadır. Sözleşme esas olarak hava aracı kaçırılması durumunda uçuşun devam etmesini ve mülkiyetin iadesi üzerinde odaklanmakta, bununla birlikte hava aracı kaçırma eyleminin cezai sürecini tamamen iç hukuka bırakarak, uluslararası hukuk boyutuyla saldırganın eylemlerine bağlanacak sonuçları hüküm altına almamaktadır.²⁰ Bu sebeple Tokyo Sözleşmesi, hava aracı kaçırma eylemi dışında kalan ve hava aracının kontrolünün ele geçirilmesini de kapsayacak şekilde uçuş esnasında gerçekleşebilecek hukuka aykırı fiillere ilişkin hükümler içermektedir. Bununla birlikte söz konusu eylemin Tokyo Sözleşmesi'nin kapsamına girmesi ve aynı zamanda uluslararası terörizmin konusunu oluşturması durumunda, uluslararası terörizmle mücadeleyle ilişkin hukuk kaynaklarının da sorunun çözümünde dikkate alınması önem taşımaktadır.

Lahey Sözleşmesi, Tokyo Sözleşmesi'nin yetersiz yönlerini dikkate alarak ve eksiklerini gidermeyi hedefleyerek oluşturulmuş çok taraflı bir antlaşmadır.

¹⁹ Sözleşmenin 11. maddesi ile hukuka aykırı bir şekilde hava aracına el konulmasına ilişkin bir suç tanımı yapılmamış, hatta uluslararası hukuk bakımından söz konusu eylemin bir suç haline getirilmemesiyle karşı karşıya kalınmıştır. Bu sebeple Sözleşmenin genelinde olduğu gibi hava aracının kontrolünün hukuka aykırı bir şekilde ele geçirilmesi durumunda eylemin hangi devlet hava sahasında gerçekleştiği ya da tescil devletinin yetkisinin sınırları bir sorun olarak ortaya çıkacaktır. Oysa Sözleşmenin hazırlık çalışmaları esnasında amaçlanan hava aracına hukuka aykırı bir şekilde müdahalede bulunularak, el konularak ya da herhangi başka bir hukuka aykırı eylemle kontrolün ele geçirilmesi durumunda uluslararası bir suçun vücut bulacağını ortaya koymaktı. Ancak sonuç, cezai soruşturma ve yargı yetkisinin belirsizliğinin yanı sıra, söz konusu eylemlerin cezai niteliğinin tartışmalı bir şekilde bırakılması olmuştur. (Robert P. BOYLE and Roy PULSIFER, “**The Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft**”, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 30(4), 1964, s. 345.) Bu konudaki yetersizliğe ICAO da dikkat çekmiş ve 16. Oturumunda almış olduğu kararla, ICAO Konseyi'nin ve üye devletlerin hava araçlarına uluslararası hukuka aykırı şekilde el konulmasıyla ilgili sorunla mümkün olan en kısa sürede ilgilenmesi gerektiği yönünde karar almıştır. (ICAO General Assembly, *General Assembly Resolution 16-37[Unlawful Seizure of Aircraft]*, A16-37 (1968)). Tokyo Sözleşmesinin uygulanmasından kaynaklanan yetki çatışmasının önlenmesi ya da daha etkin bir şekilde ortaya konması için 2014 yılında Montreal'de gerçekleştirilen “Uluslararası Hava Hukuku Konferansında” üzerinde uzlaşılan değişiklikler ve bunlara yönelik öneriler hakkında bkz. Jennifer A. URBAN, “**Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft: A Missed Opportunity or A Sufficient Modernization**”, *Indiana Law Review*, Vol. 49(3), 2016, s. 719 – 727. Devletlerin yetkilerini kullanacakları alanların tespiti bakımından hava hukukunda egemenlik ve serbesti ilişkisi hakkında bkz. Cemil BİLSEL, *Milletlerarası Hava Hukuku Cilt I*, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1948, s. 153 – 159.

²⁰ Alona EVANS, “**Aircraft Hijacking: Its Cause and Cure**”, *American Journal of International Law*, Vol. 63(4), 1969, s. 708.

Tokyo Sözleşmesi hava aracı kaçırma olaylarının engellenmesini sağlayamamış; hatta bu konuda yoğun bir artış yaşanmıştır. Lahey Sözleşmesi'nin hazırlandığı tarihler de bu olayların gerçekleştiği döneme denk gelmiştir. Lahey Sözleşmesiyle hava hukukunda saldırıların önlenmesi bakımından iki amacın gerçekleştirilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır. Bunlar, hava aracı kaçırılmasına ilişkin daha etkin bir hukuk yolu oluşturulması ve hava araçlarının kontrolünün ele geçirilmesi bakımından caydırıcılığın artırılmasıdır.²¹ Lahey Sözleşmesi 1. maddesinde bir hava aracının kontrolünün ele geçirilmesi ya da hava aracına el konulmasına yönelik uluslararası hukuka aykırı eylemlerin saldırı niteliğinde olacağı ifade edilmiştir. Böylece her ne kadar Lahey Sözleşmesi'nin 1. maddesinde yer alan tanım Tokyo Sözleşmesi'nin 11. maddesi ile oldukça benzer özellikler taşısa da, Lahey Sözleşmesi hava aracı kaçırma eylemini hava aracının kontrolünü ele geçirme eyleminden ayırmaksızın belirgin hale getirmiş ve bahsi geçen eylemi 1. maddede yazılı şartların yerine gelmesi durumunda açıkça uluslararası sonuçları olan bir saldırı olarak düzenlemiştir.²² Bu yönüyle Lahey Sözleşmesi hava aracının kontrolünün ele geçirilmesini, hava aracını kaçırma eyleminin bir parçası olarak görerek siber saldırı bakımından da dikkate alınabilecek önemli bir hükmü içermektedir; ancak eylemin uçuş esnasında hava aracında bulunan birisi tarafından gerçekleştirilmesi koşulunu araması siber saldırı bakımından başka arayışların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Sözleşmenin 2. maddesi bu yönde saldırıların taraf devletlerce en ağır şekilde cezalandırılması yönünde gerekli düzenlemelerin yapılmasını zorunluluk olarak ortaya koymaktadır. Sözleşmenin 4. maddesinde ise hava aracında gerçekleşen saldırıyı soruşturmaya ya da cezalandırmaya yetkili devletlerden bahsedilmektedir. Bu durumda tescil devletinin konumu korunurken, hava aracının saldırganla beraber iniş yaptığı devletin yetkisi ve hava aracının mürettebatının salınması durumunda kullanılacak yetkiye ilişkin ayrımlar yapılmaktadır.

Gerek Tokyo gerekse Lahey Sözleşmeleri hava hukukunda saldırıların önlenmesi bakımından, saldırıların belirlenmesi ve bu saldırılara yönelik kullanılacak yetkiler konusunda yetersiz kalmıştır.²³ Gerçi Tokyo Sözleşmesinde yer verilen eylemlerin yanı sıra Lahey Sözleşmesiyle hava aracı kaçırma

²¹ Sami SHUBBER, "Aircraft Hijacking under the Hague Convention 1970 – A New Regime?", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 22 (4), 1973, s. 688.

²² R. H. MANKIEWICZ, "The 1970 Hague Convention", *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 37(2), 1971, s. 199.

²³ Lahey Sözleşmesinin hazırlık aşamalarında da taslak metne ilişkin bu yönde eleştiriler getirilmiştir. Hukuka aykırı eylemlere ilişkin hangi devletlerin yetki kullanacağına ilişkin sınırları bir düzenleme tercih edilmiş; ancak yetki sahibi devletlerin bu yetkilerini kullanmamalarının uluslararası hukuk bakımından sorumluluklarını doğurmasına ilişkin bir hükme yer verilmemiştir. (Haro F. VAN PANHUY, "Aircraft Hijacking and International Law", *Columbia Journal of Transnational Law*, Vol. 9(1), 1970, s. 16, 17.)

eylemleri uluslararası sonuçlar doğuran hukuka aykırı eylemler olarak kabul edilmiştir, ama cezai takibat ve yargılamanın ne şekilde yapılacağı tam olarak ortaya konmamıştır. Bunun en önemli nedeni suç tiplerinin içeriğinin oluşturulmasında her bir taraf devletin iç hukuk uygulamalarına bağımlı kalınması ve farklı uygulamaların ortaya çıkması olmuştur. Ayrıca her iki sözleşmede de uçuş tanımı geniş tutulsa da uçuş esnasında gerçekleşmeyen hukuka aykırı eylemlerin engellenmesi ve sonuçlarının hukuki takibi bakımından herhangi bir hükme yer verilmemiştir. Sonuç olarak da hava araçlarına yönelik uçuş öncesi müdahaleler ile hava alanlarında gerçekleştirilen hukuka aykırı eylemler uluslararası bir düzenlemeye tabi tutulmamıştır. Montreal Sözleşmesi işte bu eksikliğin giderilmesini hedefleyerek hukuk dünyasındaki yerini almıştır.

Montreal Sözleşmesi sivil havacılığa yönelik gerçekleştirilen uluslararası hukuka aykırı saldırılar konusunda önemli adımların atıldığı bir uluslararası antlaşma olmakla birlikte, düzenlediği diğer hususlar bakımından Lahey Sözleşmesinden çok da farklı hükümler içermemektedir. Montreal Sözleşmesinin 1. maddesi uyarınca bir kişinin hukuka aykırı şekilde ve kasıtlı olarak, uçuş halindeki hava aracındaki bir başka kişiye yönelik eyleminin uçuşu tehlikeye düşürmesi; hizmet verebilir nitelikteki bir hava aracını tahrip etmesi ya da bu hava aracını hizmet veremeyecek hale getirecek şekilde zarara uğratması veya bu sonuçların meydana gelmesine neden olacak bir cihazı hava aracına yerleştirilmesi; bir hava aracını uçuş esnasında tehlikeye düşürecek şekilde hava yönlendirme cihazlarına zarar vermesi ya da bunları tahrip etmesi; hava aracının uçuşunu tehlikeye düşürecek şekilde hava aracını yanlış yönlendirmesi, uluslararası nitelikte bir saldırı eyleminin gerçekleştiği sonucunu doğurur.²⁴ Montreal Sözleşmesi uluslararası nitelikte olarak üç tür saldırı grubu oluşturmuştur. Bunlar hava aracını tehdit eden ve uçuş esnasında meydana gelen eylemler, hava aracının uçuşu esnasında ya da öncesinde doğrudan hava aracına ya da onu yönlendirecek tesislere zarar vermeye yönelik eylemler ve uçuşu tehlikeye düşürecek nitelikte yanlış bilgi paylaşımıdır. Bütün bu eylemlerin, hukuka aykırılık taşımalarının yanı sıra eylemi gerçekleştiren kişinin kastıyla işlenmesi beklenmektedir. Bununla birlikte Montreal Sözleşmesi söz konusu eylemlerin gerçekleşmesi durumunda bu eylemlerin soruşturulması, kovuşturulması ve cezalandırılmasına ilişkin hususları Lahey

²⁴ Saldırı eyleminin tanımı ve unsurları üzerinde anlaşılması mümkün olmamıştır. Eylemin taşınması gereken özelliklere ilişkin Montreal Sözleşmesinde detaylı hükümler yer almakla beraber, açıklığa kavuşturulması gereken çok sayıda husus bulunmaktadır. Oluşturulmak istenen tanımlar ya da saldırı eyleminin içermesi gerektiği iddia edilen unsurlar üzerinde farklı yorumlar bulunmakta olup hem doktrinde hem de uygulamada bir bütünlük oluşturulamamıştır. (Michael MILDE, **International Air Law and ICAO**, Utrecht/Portland: Eleven International Publishing, 2008, s. 239.)

Sözleşmesi'nin hükümlerinden farklı bir şekilde düzenlememiştir.²⁵ Montreal Sözleşmesi her ne kadar Tokyo ve Lahey Sözleşmelerine göre bir adım daha ileriye gitmiş olsa da istenilen düzeyde bir gelişimi sağlayamamıştır.²⁶ Özellikle havaalanlarında gerçekleştirilen terörist eylemlere karşı kullanılacak yetkiler bakımından beklentilerin altında bir hukuki rejim oluşturulmuştur.

Çok taraflı uluslararası antlaşmalar ile hedeflenen amaçların gerçekleştirilememesi ve bu konuda yeni bir uluslararası antlaşma yapma çabalarının sonuçsuz kalması neticesinde ICAO Chicago Sözleşmesinden kaynaklanan yetkilerini kullanarak uluslararası sivil havacılığa karşı gerçekleştirilen saldırılara ilişkin Chicago Sözleşmesinin 17 No.'lu ekini hayata geçirmiştir. Bu metin üzerinde zaman içerisinde uluslararası toplumdaki gelişmelere paralel olarak birtakım değişiklikler de yapılmış, Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmelerinde yer alan düzenlemelerin daha etkin şekilde uygulanabilmesi için temel ilkeler ortaya konmuştur. Ancak saldırıların önlenmesi konusunun temel sorun olarak ele alındığı ek 17 No.'lu ek olmakla birlikte, Chicago Sözleşmesi'nin diğer bazı eklerinde de saldırıların önlenmesine ilişkin çeşitli hususlara yer verilmiştir.

3. Uluslararası Hukuka Aykırı Gerçekleştirilen Eylemlerin Önlenmesi ve Sivil Havacılığın Korunması

Hava hukukunda saldırıların önlenmesi bakımından temelde iki nokta üzerinde durulmaktadır. Öncelikle hava araçlarına ve havaalanlarına yönelik gerçekleştirilen saldırıların uluslararası hukuk kuralları tarafından belirlenmesi

²⁵ Bununla birlikte sivil havacılığı tehlikeye düşüren ve uluslararası barış ve güvenlik ortamını tehdit eden bu tarz terörist eylemlere karşı uluslararası toplumun, bu Sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerine uygun hareket etmesi çağrısında bulunulan BM Güvenlik Konseyi kararlarına rastlanmaktadır. Bkz. UN Security Council, *Security Council Resolution 731 [Libyan Arab Jamahiriya]*, 21 January 1992, S/RES/731 (1992). UN Security Council, *Security Council Resolution 748 [Libyan Arab Jamahiriya]*, 31 March 1992, S/RES/748 (1992). UN Security Council, *Security Council Resolution 883 [Libyan Arab Jamahiriya]*, 11 November 1993, S/RES/883 (1993).

²⁶ 1973 yılında BM Güvenlik Konseyi Ortadoğu'daki duruma ilişkin 332 sayılı kararında İsrail ile Lübnan arasındaki çatışma nedeniyle masum insanların ölümüne neden olan ve sivil havacılığı tehlikeye düşüren şiddet eylemlerine dikkat çekmiştir. Bu husus, doğrudan sivil havacılığa ilişkin çok taraflı antlaşmaların uygulanmasına ilişkin bir değerlendirme içermese de, Sözleşmelere rağmen sivil havacılıkta saldırıların önlenmesine yönelik zaafı örneklemesi bakımından önemlidir. Bkz. UN Security Council, *Security Council Resolution 332[Situation in the Middle East]*, 21 April 1973, S/RES/332 (1973). BM Güvenlik Konseyi ayrıca uluslararası barış ve güvenlik ortamının sağlanması bakımından devletlerin çok taraflı uluslararası antlaşmalardan kaynaklanan yükümlülüklerine uygun hareket etmelerinin önemine de vurgu da bulunmaktadır. Bkz. UN Security Council, *Security Council Resolution 1540 [Non-proliferation of weapons of mass destruction]*, 28 April 2004, S/RES/1540 (2004). Bkz. UN Security Council, *Security Council Resolution 1566 [Threats to international peace and security caused by terrorist acts]*, 8 October 2004, S/RES/1566 (2004).

ve tanınması sağlanmaya çalışılmaktadır. İkinci olarak da uluslararası nitelikte saldırı olarak kabul edilen eylemlere bağlanacak hukuki sonuçlar ve bu hukuki sonuçları uygulayacak yetki alanlarının belirlenmesi gerekmektedir.²⁷ Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri uluslararası saldırılara ilişkin hangi devletlerin yargı yetkisini kullanabileceğini ortaya koymuştur; ancak evrensel bir yetki sistemi yaratamamıştır. Bunun en büyük nedenlerinden birisi mevcut gelişmelere bağlı olarak yeni eylem tiplerinin ortaya çıkması olmuştur.²⁸ Konuya ilişkin çok taraflı antlaşmalar yetersiz oldukları gerekçesiyle eleştirilmekte uygulamanın bir adım daha öteye taşınması hedeflenmektedir. Bu yetersizlik siber saldırı gibi yeni kavramların hem içeriklerinin tam olarak oluşturulamaması hem de hukuka aykırı eylemi gerçekleştiren kişinin tespiti bakımından sorun yaratmaktadır.

Hava araçlarına yönelik kaçırma, tahrip ve kontrolü ele geçirme türündeki eylemler ile havaalanlarında gerçekleştirilen tesis ve altyapılara yönelik müdahale ve saldırılar genellikle insan hayatını tehlikeye atmakta veya çok sayıda insanın ölümüne neden olmaktadır. Bu sebeple de uluslararası hukuktaki genel kabul söz konusu eylemlerin terör eylemi niteliğinde olduğudur.²⁹ Bununla birlikte hangi eylemlerin “terör” niteliğinde olduğuna ilişkin kesin bir uluslararası hukuk kuralı bulunmadığı için devletlerin uygulamaları farklılık göstermekte, söz konusu eylemlerin terör niteliğinde olduğunun her bir devlet tarafından kabul edilmesi aynı doğrultuda olmamaktadır.³⁰ Bu belirsizliğe

²⁷ Hava hukukunda mevcut uygulamalara yön verebilecek ve kabul edilmiş uluslararası örf ve adet hukuku kuralları son derece sınırlıdır. Bu sınırlı sayıdaki örf ve adet hukuku kurallarından birisi de devletlerin ülkesi üzerinde, egemenliğe sahip devletin yetkili olmasıdır. Bu sebeple ihtiyaca binaen uluslararası hukuk kurallarının uluslararası antlaşmalar yoluyla uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir. (Bkz. Ömer İlhan AKİPEK, **Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu**, Ankara: Güzel Sanatlar Matbaası, 1959. s. 106.) Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri de bu uygulamaya ilişkin sorun giderecek nitelikte uluslararası hukuk kuralları oluşturmaya çalışmaktadır. Ancak yine de devletin uluslararası nitelikteki hukuka aykırı bu eylemlere karşı ne tür bir yetki kullanabileceğinin sınırı kesin olarak oluşturulamamaktadır. Uygulamaya bağlı olarak her bir somut olay, yeni bir sorunu ortaya çıkarmaya adaydır.

²⁸ Hasan S. KÖNİ, **Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar**, Ankara: İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 1977, s. 91.

²⁹ Hatta BM Güvenlik Konseyi 1269 no.'lu kararında bu tür terör eylemleri uluslararası barış ve güvenlik ortamını tehlikeye düşürmekte olup suç niteliğinde kabul edilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Söz konusu karar sadece gerçekleştirilen eylemi değil, eylem gerçekleştirilemese bile eylemin gerçekleştirilebilmesi için takip edilen yöntemi de suç niteliğinde kabul etmektedir. [Bkz. UN Security Council, *Security Council Resolution 1269 [Responsibility of the Security Council in the maintenance of international peace and security]*, 19 October 1999, S/RES/1269 (1999)]

³⁰ Ruwantissa I. R. ABEYRATNE, “**Terror in the Skies: Approaches to Controlling Unlawful Interference with Civil Aviation**”, *International Journal of Politics, Culture and Society*, Vol. 11(2), 1997, s. 247.

rağmen söz konusu eylemleri önleyerek ya da bu tür eylemlere karşılık verilerek, sivil havacılığa ilişkin tesis, altyapı, eşya ve kişilerin hukuka aykırı bu eylemlere karşı emniyetinin sağlanması ve uçuş ve havaalanı güvenliğinin tesis edilmesi sağlanmaya çalışılmaktadır. Bunun için anılan sözleşmelerle hukuka aykırı saldırıların kapsamı uluslararasılaştırılarak, devletlerin söz konusu eylemlere karşı yetki alanlarının genişletilmesi hedeflenmektedir. Sözleşmelerden kaynaklanan birörnek uygulamanın oluşturulamaması sıkıntısının ise devletlerin ICAO'ya bahsi geçen eylemler meydana geldiği zaman ne şekilde hareket ettiklerine dair verdikleri raporların değerlendirilmesi ile aşılması amaçlanmaktadır.³¹ Chicago Sözleşmesi'nin 37. maddesine uygun olarak 17 No.'lu Ek çerçevesinde bu yönde çaba sarfedilmektedir. 37. madde, uygulamaya ilişkin bir standardizasyon oluşturma hedefindedir.³² Her ne kadar Chicago Sözleşmesi doğrudan sivil havacılığa yönelik gerçekleştirilen saldırıları detaylarıyla düzenlemese de, ICAO lokomotifi olduğu Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmelerinin uygulanmasını takip etmeye yetkili makam olarak Chicago Sözleşmesinin oluşturduğu araçları bu Sözleşmelerin daha etkin bir şekilde uygulanmasının sağlanmasında kullanabilecek durumdadır.³³

Anılan Sözleşmelerin gerçekleştirilen eylemlerin kapsamlarının belirlenmesi bakımından yetersiz kalması, devletlerin sahip oldukları yetkileri hangi yerlerde ne şekilde kullanacağını ayrıca düzenlenmesi ihtiyacını doğurmuştur. Montreal Sözleşmesinde havaalanlarında meydana gelmesi muhtemel saldırılara karşı ne şekilde önlem alınıp, sonuçlarının neler olacağı detaylıca düzenlenmediği için, "Sivil Havacılık Hizmeti Veren Havaalanlarında Hukuka Aykırı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine Dair Protokol (Montreal Protokolü)"³⁴ yapılmıştır. Bu protokol, sivil havacılıkta karşılaşılan saldırılara ilişkin sorunların çözümünde ortaya çıkan uluslararası düzenlemelerden yalnızca birisidir. Benzer protokol ve uluslararası antlaşmalar da bulunmaktadır. Bu durum olağandır. Zira sivil havacılığa ilişkin bazı teknik meseleler zamanla farklılaşabilmektedir.

³¹ Gerald F. FITZGERALD, "Aviation Terrorism and the International Civil Aviation Organization", *The Canadian Yearbook of International Law*, Vol. 25, 1987, s. 223.

³² Bin CHENG, *The Law of International Air Transport*, London/New York: Stevens & Sons Limited, 1962, 150.

³³ BM, Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri ile oluşturulan sistemin etkin bir şekilde işleminin devletler arası işbirliğiyle sağlanabileceğini ortaya koymaktadır. Bu işbirliğinin devamlılığının sağlanması bakımından, kendisinin ve ICAO'nun direktiflerine uyulmasının önemine vurgu yapmaktadır. Bu çerçevede ICAO'nun sivil havacılık konusunda spesifik bir uzmanlığa sahip olmasını dikkate alarak, BM'nin ICAO'yu hava hukukunda saldırıların önlenmesi bakımından ön plana çıkardığı görülmektedir. [Bkz. UN General Assembly, *General Assembly Resolution 32/8 [Safety of International Civil Aviation]*, 3 November 1977, A/RES/32/8 (1977).]

³⁴ Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, 24 February 1988, 1589 U.N.T.S. 474, No. 14118.

Bu farklılaşmaya yönelik uluslararası hukuk kuralları oluşturma ihtiyacı da, kapsamı daha dar uluslararası antlaşmalarla giderilmeye çalışılmaktadır.

Bu çerçevede bağlayıcı niteliği bulunmayan bir uluslararası anlaşma niteliğini taşıyan Bonn Deklarasyonu³⁵ ile Diploması Ajanları da Dahil Olmak Üzere Uluslararası Korunan Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılmasına Dair Sözleşme³⁶, Rehine Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme³⁷ ve Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi³⁸ uluslararası hava hukukunda gerçekleştirilen hukuka aykırı saldırılar konusunda faydalanılacak hükümler içermektedir. Bu durum bir gereklilik olmakla beraber, konuya ilişkin kaynak teşkil edecek uluslararası düzenlemelerin son derece dağınık olmasının en temel örneğidir. Bu sebeple doktrinde genel olarak terörist eylem olarak kabul edilen bu eylemlerin ve ona bağlanan sonuçların yeknesak bir uygulama haline getirilmesi gerekmektedir.³⁹ Bunun

³⁵ Canada – Federal Republic of Germany – France – Italy – Japan – United Kingdom – United States: Joint Statement on International Terrorism, 17 July 1978, 17 I.L.M. 1285. Bonn Deklarasyonu bağlayıcı nitelikte olmayan bir anlaşma olmakla ve taraf devletlere uluslararası yükümlülükler getirmemekle birlikte, büyük öneme sahiptir. Her şeyden önce sivil havacılık alanında oldukça aktif şekilde faaliyet gösteren devletlerin terörizm konusunda duyarsız kalmayacağı ve gerekli önlemleri almaktan çekinmeyeceğini ortaya koymaktadır. Ayrıca zaman içerisinde imzacı olmayan devletlerin de aynı yöndeki tutumlarıyla devlet uygulamasının oluşmasına ve bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralının oluşumuna katkı sağlaması mümkündür. (James J. BUSUTTIL, “**The Bonn Declaration on International Terrorism: A Non-Binding International Agreement on Aircraft Hijacking**”, *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 31, 1982, s. 487.)

³⁶ Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, Including Diplomatic Agents, 14 December 1973, 1035 U.N.T.S. 167, No. 15410.

³⁷ International Convention against the Taking of Hostages, 17 December 1979, 1316 UNTS 205, No. 21931. BM Genel Kurulu söz konusu sözleşmeyi imzaya açarken, BM Sözleşmesi’nin 1. ve 2. maddelerinde yer alan temel ilkelere uygun bir uygulamanın oluşturulmaya çalışıldığını belirtmiştir. [UN General Assembly, *General Assembly Resolution 34/146 [International Convention against the Taking of Hostages]*, 17 December 1979, A/RES/34/146 (1979).]

³⁸ Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, 1 March 1991, 2122 UNTS 359, No. 36984.

³⁹ BM Genel Kurulu, yeknesak bir uygulamanın geliştirilebilmesi ve sivil havacılıkta gerçekleştirilen terörist eylemlerin engellenmesinin sağlanabilmesi için bütün devletleri kendi ulusal hukuklarında gereken önlemleri almaya, uluslararası hukuktan kaynaklanan yükümlülüklerine uygun hareket etmeye ve aralarında işbirliğini tesis etmeye çağırılmaktadır. Bunu yaparken de BM’nin terörizmle ilgili aldığı kararlara uygun bir hareket biçiminin sağlanması için BM’nin ve ICAO’nun direktiflerine uygun hareket edilmesi gerektiğini ifade etmektedir. [Bkz. UN General Assembly, *General Assembly Resolution 40/61 [Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes]*, 9 December 1985, A/RES/40/61 (1985).]

da yolu ilgili uluslararası kaynaklara uygun şekilde ulusal hukuk düzenlerinde düzenlemelerin hayata geçirilmesidir.⁴⁰ Bununla birlikte bu dağınıklığın içinde her bir uluslararası antlaşmaya devletlerin aynı şekilde katılımı söz konusu değildir.⁴¹ Uluslararası örf ve adet hukuku kurallarının da hem uluslararası terörizm hem de hava hukuku bakımından son derece sınırlı olduğu dikkate alındığında sivil havacılığa yönelik saldırılara ilişkin önlemlerin ancak ICAO bünyesinde alınacak kararlara, gerçekleştirilecek çalışmalara ve hayata geçirilecek yeni uluslararası antlaşmalara bağlı olduğu açıktır.⁴²

ICAO saldırıların önlenmesi bakımından en önemli rolü oynuyor olmakla beraber tamamen de yalnız değildir. BM ve BM bünyesinde oluşturulmuş uzmanlık kuruluşları; hava aracı kaçırma olaylarının önlenmesi ve hava alanlarına yönelik saldırıların engellenmesine yönelik önemli katkılarıyla Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) kapsamında danışma nitelikli oluşturulmuş bulunan Güvenlik Grubu (SEG), Uluslararası Hava Yolu Pilotları Dernekleri Federasyonu (IFALPA) ve Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI); İngiltere ve Kanada'nın da gözlemci statüsünde bulunduğu ve bütün dünyada etkileri olan uygulamalarıyla Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), ICAO ile işbirliğinde olan uluslararası kuruluşlara verilebilecek en önemli örneklerdir.⁴³ Ancak yine de hiçbirisi ICAO'nun yetki ve donanımına sahip olmadığı gibi, aynı etkinliği de sağlayamamaktadır. Hukuki altyapının sağlanmasından, evrensel nitelikli uygulamaların oluşturulmasına kadar en kritik görevi ICAO yürütmektedir.

II. SİBER SALDIRILARA UYGULANACAK HUKUK İLE YETKİ VE SORUMLULUK

Uluslararası hava hukukunda uçuşu ve hava alanını tehdit eden saldırılar olan hava araçlarının kaçırılması, hava araçlarına ve hava alanlarına yönelik sabotaj eylemleri ve gerçekleştirilen diğer hukuka aykırı eylemlere ilişkin hukuki çerçeve şu ana kadar üzerinde durulan çok taraflı uluslararası antlaşmalar ile çizilmektedir. Bu çerçeve içerisinde ne tür bir hukuki düzenin uygulanacağı ise ICAO'nun koordinatörlüğünde ve onun oluşturacağı düzenlemeler ekseninde devletlerin işbirliğiyle belirlenmektedir. Gerçekleştirilen eylemlerin

⁴⁰ John P. GRANT, “Beyond the Montreal Convention”, Case Western Reserve of International Law, Vol. 36 (2&3), 2004, s. 456.

⁴¹ ABEYRATNE, 1997, s. 247

⁴² ICAO, 11 Eylül Saldırılarından hemen sonra sivil havacılığın yeni bir tehdit altında olduğunu ifade ederek doğrudan, sivil havacılıkta terörizmle mücadelenin gerçekleştirileceğini ortaya koymuştur. (ICAO General Assembly, *General Assembly Resolution 33-1[Declaration on Misuse of Civil Aircraft as Weapons of Destruction and other Terrorist Acts Involving Civil Aviation]*, A33-1 (2010).)

⁴³ David MACKENZIE, *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization*, Toronto/Buffalo/London: University of Toronto Press, 2010, s. 247, 248.

uluslararası nitelikte bir saldırı olduğunun kabul edilmesinden, terörist eylem olmasına kadar tartışmalarla yürütülen bir sürecin içerisine bir de siber eylemlerin niteliğinin belirlenmesi konusu girince başka bir sorun ortaya çıkmaktadır. Sorunun adı da uluslararası hava hukukunda gerçekleştirilmesi muhtemel siber saldırıların önlenmesidir.

Bu sorunun çok farklı yönleri olmakla birlikte en önemlisi, siber saldırılara karşı yetkiyi hangi devletin kullanacağını belirlenmesidir. Zira siber saldırılar esas itibarıyla iç hukuk düzenlerinde gerçekleştirilen eylemlerdir. Bununla beraber eylemi yapan kişi bir devlet ülkesinde ikamet ederken, eylem diğer bir devlet ülkesinde sonuç doğurabilir. Ya da hava hukukumda karşılaşıldığı gibi uluslararası hukuk bakımından sonuçları olabilir. Bir başka ifadeyle uluslararası hukukta siber saldırı konusu iç hukukta kaynağını bulan bir eyleme ilişkin olarak ele alınmaktadır. Yani uluslararasılaşan bir kavram ortaya çıkmaktadır.⁴⁴ Bununla birlikte çözüm yalnızca uluslararası hukuk çerçevesinde bulunamamakta, devletlerin ortak bir şekilde hareket etmesi önem taşımaktadır.

11 Eylül saldırılarından sonra sivil havacılığa yönelik alınan önlemlerde daha sert bir tutumun tercih edilmeye başlandığı görülmektedir. Zira bu saldırıların sonuçları yalnızca hava hukukuna ilişkin bir sorununun tartışılmasının ötesine geçmiş, uluslararası barış ve güvenlik ortamının tehlikeye düştüğü bir süreci yaratmıştır.⁴⁵ Sivil hava araçlarının herhangi bir devletin kara ülkesindeki hedeflere yönelik silah olarak kullanılması ihtimali ortaya çıkmıştır.⁴⁶ Terörist eylemlere karşı önlem alınması gerektiği genel kabul görmüştür.⁴⁷ Görüldüğü üzere sivil havacılık konusunda meydana gelen bir gelişme, uluslararası hukuka aykırı olduğu düşünülen bir askeri müdahale ile uluslararası barış ortamını ortadan kaldırmıştır. Bu süreç doğrudan siber saldırı ile ilgili olmasa da, gelişen teknolojinin sivil hava araçlarının benzer eylemlerin gerçekleştirilmesi için kullanılabilmesi ihtimalinin dikkate daha titizlikle alınması sonucunu beraberinde getirmiştir. Hava araçlarının kaçırılması, kontrolünün ele geçirilmesi ve hava araçlarının ve havaalanlarının sabotajı bakımından siber saldırıların gerçekleştirilebilecek olması, konuya çeşitli açılardan yaklaşılması

⁴⁴ Mike KEYSER, “**The Council of Europe Convention on Cybercrime**”, *Journal of Transnational Law and Policy*, Vol. 12 (2), 2003, s. 294.

⁴⁵ Ruwantissa ABEYRATNE, “**The Role of Civil Aviation in Securing Peace**”, *International Journal on World Peace*, Vol. 19(2), 2002, s. 65.

⁴⁶ Andy Riadhy ARAFAH, “**Evolution of Terrorism Act Against Civil Aircraft**”, *Indonesian Journal of International Law*, Vol. 11(2), 2014, s. 182.

⁴⁷ 11 Eylül saldırılarından sonra BM Genel Kurulu ve Güvenlik Konseyi, uluslararası terörizmle mücadele bakımından bütün devletlerin ortak bir tutum benimsemesi gerektiğini ortaya koymuştur. Bkz. UN General Assembly, *General Assembly Resolution 56/1 [Condemnation of terrorist attacks in the United States]*, 18 September 2001, A/RES/56/1 (2001). UN Security Council, *Security Council Resolution 1373 [Threats to international peace and security caused by terrorist acts]*, 28 September 2001, S/RES/1373 (2001).

gerekliliğini doğurmuştur. Bununla birlikte uluslararası hukukta hem siber saldırılara yönelik hukuki rejimin oluşturulamaması hem de uygulamada bu saldırılara ilişkin işbirliği ve yeknesaklığın sağlanamaması nedeniyle hava hukukunda siber saldırı konusu, hava araçlarının ve havacılığa ilişkin tesisler ile kişilerin teknoloji karşısında daha da savunmasız kalmasına neden olmuştur.

1. Hava Hukukunda Siber Saldırı

Hacker ve diğer siber suçlulardan gelen saldırılar karşısında son derece savunmasız kalınması nedeniyle sivil havacılıkta ICAO, IATA, ACI, Sivil Hava Ulaştırma İşletmeleri Birliği (CANSO) ve Uluslararası Havacılık Sanayi Birlikleri Koordine Konseyi (ICCAIA), 10 Aralık 2014 tarihinde Montreal'de siber tehditlere karşı gerçekleştirecekleri eylemler konusunda gösterecekleri işbirliğine ilişkin ortak bir yol haritası üzerinde uzlaşmışlardır. Bu beş havacılık örgütü vardıkları anlaşma ile hacker, siber suçlular ve teröristlere karşı ortak bir cephe oluşturduklarını resmileştirmelerinin yanı sıra bilgi hırsızlığı ile olası insan hayatına yönelik tehditlere ve bunların yaratabileceği karışıklığa odaklanmış durumdadır. Amaç siber saldırılara karşı sağlam bir kültür ve sivil havacılığın yararına olacak stratejiler oluşturmaktır. Bunun için de anılan uluslararası örgütler tehdidin tanımlanması, risk değerlendirmesi ve siber önlemler hakkında bilgi paylaşımı sağlamayı taahhüt etmişlerdir.⁴⁸ Ancak yine de işleyiş ICAO'nun yönlendirmesine bağlıdır.⁴⁹ Siber saldırı, tüm alanlarda olduğu gibi uluslararası hukukta ve özelde hava hukukunda da üzerinde yakın zamanda çalışılmaya başlanan bir kavramdır. Uluslararası toplum ve uluslararası hukuk her şeyden önce siber saldırı kavramını tanımlamak ve belirli bir çerçeve çizmek istemektedir. İç hukuklarda bu hususlarda biraz daha hızlı hareket edildiği görülmektedir. Bununla birlikte uluslararası hukukun işleyişinin iç hukuk gibi olmaması, sorunun tanımlanması ve işbirliğinin geliştirilmesini geciktirmektedir. Buna bağlı olarak da ihtiyaç duyulan uluslararası hukuk kurallarının oluşumu da zaman almaktadır. Hava hukukunda da bahsi geçen uluslararası örgütlerin vardıkları anlaşmanın öncelikle kavramsal içeriğin oluşturulmasına ve risk değerlendirilmesinin yapılmasına yönelik olduğu görülmektedir. Konuya ilişkin bir uluslararası antlaşmanın oluşturulmasının zaman alacağı anlaşılmaktadır.

⁴⁸ ICAO, "Aviation Unites on Cyber Threat", News Release, <http://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2014/COM.46.14.EN.pdf>

⁴⁹ IATA, 2016 yılında gerçekleştirdiği yıllık toplantısında ICAO'nun önemine ve sivil havacılıkta saldırıların önlenmesinin sağlanması bakımından ICAO ile ortak hareket etmenin gerekliliğine vurgu yaparak, ICAO'nun konumunu pekiştirmiştir. (IATA, *Resolution on the Threat of Terrorism to the Airline Industry*, 72nd IATA Annual General Meeting, 2 June 2016.)

Hava hukukunda siber saldırı, özel bir siber saldırı türünü ifade etmemektedir. Bu terminolojinin kullanılmasından amaç, siber saldırının hava hukukuna özgü kavram ve hukuki rejim çerçevesinde değerlendirilmesinin gerekliliğidir.⁵⁰ Şu ana kadar bahsi geçen uluslararası sözleşmelerin hiçbirisi özel olarak siber saldırıyı düzenlememektedir. Bununla birlikte siber saldırı da bir saldırı türü olup gerek Tokyo gerekse Lahey ve Montreal Sözleşmelerinin hava hukukunda karşılaşılabilecek hukuka aykırı saldırılara karşı içerdikleri genel hükümlerin dikkate alınması gerekmektedir. Ancak söz konusu sözleşmelerde hukuka aykırı eylemlerin taşınması gereken özellikler ve ulusal hukuk düzenlerindeki bu eylemlerin unsurları ile cezalandırılmalarına yönelik farklılıklar, siber saldırıların hava hukuku bakımından belirli bir kapsamda uygulanmasını zorlaştırmaktadır. Bununla birlikte konuya yönelik olumlu anlamda değerlendirilebilecek hukuki bir düzenin de oluşmaya başladığı söylenebilir. Şöyle ki özellikle Siber Suç Sözleşmesinin⁵¹ getirdiği sistemde olduğu gibi devletlerin iç hukuklarındaki farklı uygulamaların ortadan kalkması yönünde bir gelişim seyri yaşanmaktadır. Zira Siber Suç Sözleşmesi devletler arasında mümkün olan en geniş çapta işbirliğini sağlayarak, yalnızca meydana gelen saldırının sonuçlarının ortadan kaldırılması değil ilgili elektronik delillerin toplanmasında ortak bir biçimde hareket ederek konuya ilişkin diğer uluslararası antlaşmalarla uyumlu bir uygulama sağlamayı amaçlamaktadır.⁵² Her ne kadar bu sözleşme hava hukukunda karşılaşılan türde saldırıları doğrudan karşılamasa da, oluşturduğu siber saldırı ve siber

⁵⁰ ICAO, çeşitli faaliyetlerinde yaptığı bilgilendirmelerle sivil havacılıkta mevcut siber tehditleri ikiye ayırmaktadır. Bunların bir kısmı kasıtlı bir şekilde siber alanda gerçekleştirilen eylemleri ifade ederken; diğerleri belirli bir kasıtlı gerçekleştirilmeyen ancak uçuş emniyetini tehlikeye düşüren ve siber alanda gerçekleştirilen eylemleri kapsamaktadır. (Bkz. Stephen CREAMER, “**Cyber Security, Safety and Resilience**”, Presentation in the **Cyber Security Workshop**, 25th AVSEC World, 25 – 27 October 2016, <http://www.iata.org/events/avsec/Documents/avsec2016-day3-ws-cybersecurity.pdf>) Siber saldırılar, gizli, kritik veya belirli bir konuya hassasiyetle yaklaşılmasını gerektiren bilgilerin ele geçirilmesi, silinmesi veya manipüle edilmesi ile sistem ve servislerin kontrol edilmesi ya da çökertilmesi amacını taşımaktadır. Bu yönüyle ne tür bir teknolojik donanımla gerçekleştirilirse gerçekleştirilesin hava araçlarına, yerdeki tesislere ve diğer kritik öneme sahip altyapılara yönelik siber bir saldırının gerçekleşmesi ihtimali çok önemli ve aciliyet gösteren bir konudur (IFALPA, “**Cyber Threats: Who Controls your Aircraft**”, 14POS03, 5 June 2013, <http://www.ifalpa.org/store/14POS03%20-%20Cyber%20threats.pdf>)

⁵¹ Convention on Cybercrime, 23/11/2001, 2296 UNTS 167, No. 40916. Türkiye’de “siber” ifadesinin kullanılmasından imtina edilmesi nedeniyle siber suç yerine bilişim suçu ya da sanal ortamda işlenen suçlar gibi ifadelerle yer verilmektedir. Bu sebeple Avrupa Konseyi Siber Suç Sözleşmesi olarak da bilinen Siber Suç Sözleşmesi, Türkiye’de “Sanal Ortamda İşlenen Suçlar Sözleşmesi” olarak adlandırılmıştır.

⁵² Süleyman ÖZEREN, “**Cyber Terrorism and International Cooperation: General Overview of the Available Mechanisms to Facilitate an Overwhelming Task**”, in **Responses to Cyber Terrorism**, Amsterdam/Berlin/Oxford: IOS Press, 2008, s. 79.

suç kavramı ve devletlerin bunları benzer içeriklerle ulusal hukuklarında uygulama yükümlülükleri hava hukukuna da yansıtılabilecek niteliktedir. Bu sebeple siber ve siber saldırı kavramlarını ele alıp, hava hukukunda saldırı olarak kabul edilen uluslararası nitelikte kavramlar bakımından ne tür bir uygulama oluşturulabileceğinin değerlendirilmesi önem taşımaktadır. Hava hukukunda siber saldırı kavramına yönelik olarak tartışılması gereken temel noktalar, siber saldırıların hava hukukunda uluslararası çok taraflı antlaşmalar çerçevesinde hangi saldırı tipini oluşturduğu, bu tür eylemlere karşı hangi devletlerin yetkilerini kullanabileceği ile saldırıların gerçekleştirildikleri hedefe (hava aracı, havaalanı, altyapı vb.) göre ortaya çıkacak hukuki sonuçlardır.

Siber kavramının içeriğini kesin olarak belirleyen ve sınırlarını çizen bir tanıma henüz ulaşılamamıştır. Ancak belirli tür eylemlerin siber saldırıya vücut verebileceği kabul edilmiştir. Siber Suç Sözleşmesi'nin 1. maddesi dikkate alındığında bir servis sağlayıcısı aracılığıyla bilgisayar sistemi vasıtasıyla gerçekleştirilen hukuka aykırı eylemlerin siber suça vücut vereceği anlaşılmaktadır.⁵³ Bununla birlikte siber saldırı tanımı, Siber Suç Sözleşmesinde dahi açıkça yapılmamaktadır. Aynı şekilde BM çerçevesinde de siber saldırıların engellenmesine ve teknolojinin yanlış amaçlarla kullanılmasının önlenmesine vurgu yapılmakta ancak, mücadele edilecek eylemlere ilişkin kesin bir sınır çizilememektedir.⁵⁴ Olağan karşılanması gereken bu durum, maalesef teknolojinin gelişimine bağlı olarak meydana gelen hukuka aykırı eylemlere tepki verilmesinde gecikmeye ya da çaresizliğe neden olmaktadır.

Siber saldırının, hangi hallerde siber terörizme neden olacağı ise ayrı bir problemi oluşturmaktadır. Hatta siber saldırının hangi hallerde siber suça vücut vereceği de belirsizdir. Çalışmanın konusu açısından ele alındığında hava hukukunda hava araçlarını ve havaalanlarını tehdit eden durumlar genelde terörist eylem olarak adlandırılmaktadır. Bu sebeple hava aracı

⁵³ Siber suç genellikle bilgisayar veya iletişim ağı vasıtasıyla gerçekleştirilen eylemler neticesinde ortaya çıkmaktadır. Buna göre siber saldırının gerçekleştirildiği bilgisayar ya da iletişim ağı, saldırının aracı olabileceği gibi, bilgisayar ya da iletişim ağı saldırının hedefi olabilir. (Bkz. Michael KROSS, **Scene of the Cybercrime**, Second edition, Syngress Publishing, 2008, s. 2.) Siber saldırının gerçekleştirilmesinde kullanılan iletişim ağının yalnızca bilgisayar ya da internet bazlı bir sistem ile gerçekleştirilebileceğine ilişkin bkz. Jerry KANG, "**Cyber-Race**", Harvard Law Review, Vol. 113 (5), 2000, s. 1148.

⁵⁴ UN General Assembly, *General Assembly Resolution 45/121 [Eighth United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders]*, 14 December 1990, A/RES/45/121 (1990). UN General Assembly, *General Assembly Resolution 55/63 [Combating the criminal misuse of information technologies]*, 22 January 2001, A/RES/55/63 (2001). UN General Assembly, *General Assembly Resolution 56/121 [Combating the criminal misuse of information technologies]*, 23 January 2002, A/RES/56/121 (2002). UN General Assembly, *General Assembly Resolution 57/239 [Creation of a global culture of cybersecurity]*, 31 January 2003, A/RES/57/239 (2003).

kaçırmak, hava aracını sabote etmek ya da iletişim ağları aracılığıyla yanlış yönlendirmek ve hava alanı tesislerine ve altyapılarına yönelik siber saldırılar hava hukukunda siber terörizm çerçevesinde değerlendirilmelidir. Yalnız söz konusu değerlendirme yapılırken de uluslararası terörizmin kesin bir tanımının bulunmaması ve bahsi geçen eylemlerin gerçekleşmesi durumunda devletlerin cezai yetkilerini kullanmasında yeknesaklık bulunmayacağını göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Hukuka aykırı bu eylemleri, Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri kapsamında bir “saldırı” olarak nitelendirmek mümkün olmakla birlikte suç veya terörist eylem olarak nitelendirilmesi devletlerin ulusal mevzuatlarına bağlıdır. Sözleşmelerde bahsi geçen bu eylemlerin uluslararası terörist eylemler olarak nitelendirilmesi ise, ulusal hukuk düzenlerinden bağımsız bir biçimde uluslararası örgütlerin ve özellikle BM ile ICAO’nun kararlarından hareketle söz konusu olmaktadır.

Şu ana kadar yalnızca 10 devletin tarafı olmayı kabul ettiği 2010 tarihli “Uluslararası Sivil Havacılığa Yönelik Hukuka Aykırı Eylemlerin Bastırılmasına Yönelik Sözleşme (Pekin Sözleşmesi)”nin⁵⁵ 1/d maddesinden uluslararası siber bir saldırı durumunun kabul edildiği anlaşılmaktadır. Söz konusu madde uyarınca uçuş halindeki bir hava aracının emniyetini tehlikeye düşüren, hava üslerini tahrip etmek veya söz konusu üslere zarar vermek amacıyla gerçekleştirilen eylemler ile bu tesislerin işlemlerine yönelik müdahaleler uluslararası hukuka aykırı bir saldırı durumunu ifade eder. Görüldüğü üzere Pekin Sözleşmesinde böyle bir hükme yer verilmesi önemli olmakla birlikte aynı hükmün Montreal Sözleşmesi’nin 1/1(d)maddesinde yer aldığı görülmektedir. Ayrıca uluslararası hukukta genel olarak terörizm olarak adlandırılan saldırılar, yine metinde terörist eylem olarak adlandırılmamıştır.

Pekin Sözleşmesi, uçuş tanımını Montreal Sözleşmesinde olduğu gibi geniş tutmakla birlikte uçuş halinde olmayan bir hava aracına yönelik siber eylemlerin siber saldırı olarak adlandırılmaması sonucu ortaya çıkmaktadır. Siber saldırılara karşı alınacak önlemlerin taşıdığı önem bakımından bu konuda daha farklı bir düzenleme tercih edilebilir. Bununla birlikte Pekin Sözleşmesi hava hukukunda gerçekleştirilmesi muhtemel siber saldırılara yönelik uygulanması mümkün bir sistematik getirmesi bakımından önemlidir.⁵⁶ Ancak

⁵⁵ Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation, 10 September 2010, Depository: International Civil Aviation Organization, DCAS Doc. No. 21, https://www.unodc.org/tldb/en/2010_convention_civil_aviation.html. Pekin Sözleşmesi’nin hazırlık çalışmaları, sivil havacılıkta gerçekleştirilen saldırılar konusunda taşıdığı özellikler bakımından bkz. Gökhan GÜNEYSU, “Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukuka Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki 2010 Pekin Sözleşmesi”, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi, Sayı 83-84, 2011, s. 9 vd.

⁵⁶ Ruwantissa ABEYRATNE, “Cyber Terrorism and Aviation – National and International Responses”, Journal of Transportation Security, Vol. 4(4), 2011, s. 343.

Sözleşmenin yalnızca uçuş halindeki bir hava aracını etkileyen eylemleri dikkate alması ise, havaalanlarına ve altyapı tesislerine yönelik uçuştan bağımsız diğer siber saldırılar bakımından sivil havacılığın yeteri kadar dikkate alınmadığını ortaya koymaktadır.

2. Siber Saldırıları Bakımından Sivil Hava Araçlarına Yönelik Saldırıları İlişkin Genel Uluslararası Hukuk Rejiminin Uygulanabilirliği

A. Hava Araçlarına Yönelik Siber Tehditler Bakımından

Hava araçlarına yönelik hukuka aykırı eylemler daha çok fiziksel saldırılar olsa da artık hava aracı kaçırma eylemleri dahil siber saldırıların gerçekleştirilmesinin mümkün olduğu kabul edilmektedir. 2011 yılında radyo hackerları olarak bilinen, yasadışı eylemde bulunan kişiler İngiliz hava trafik kontrolörleri tarafından kullanılan frekansa girerek pilotlara yanlış direktifler vererek uçuşu tehlikeye düşürmüşlerdir. Benzer olayların 1998 yılında 3, 2010 yılında 18 ve 2011 yılında 20 kez gerçekleştiği rapor edilmiştir.⁵⁷ ICAO da devletlerin siber tehditlere karşı ortak bir tutum sergilemesi gerektiğini belirttiği kararında, bu tutumun sivil havacılığa ilişkin kullanılan her türlü bilgi ve iletişim sistemine karşı sergilenmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.⁵⁸ Görüldüğü üzere yalnızca bilgisayar sistemi üzerinden değil, radyo frekansları üzerinden de uçuş emniyetini tehlikeye düşürecek hukuka aykırı eylemlerde bulunulabilmektedir. Dolayısıyla siber saldırıyı yalnızca bilgisayar aracılığıyla internet ağından gerçekleşen saldırı türü olarak değerlendirmemek gerekmektedir. Her türlü iletişim ağı üzerinden gerçekleştirilen ya da bilgi veya iletişim sistemlerini hedef alan saldırı, siber saldırı özelliğini taşıyabilmektedir.

a. Hava Aracını Kaçırma

Siber saldırı hava aracının bütün sistemine ya da sistemin bileşenlerine yönelik olarak gerçekleştirilebileceği gibi, fiziksel bir saldırı da bulunmak amacıyla ve o saldırıdan önce sistemin yanlış yönlendirilmesiyle de gerçekleştirilebilir.⁵⁹ Özellikle 11 Eylül saldırılarından sonra artan korku ve kaygıyla sivil hava araçlarının uzaktan kontrol edilerek ya da yanlış bilgilendirmeye terörist bir saldırının aracı olarak kullanılabilmesi ihtimali üzerinde durulmaya başlanmıştır. Zira bir terör eyleminin gerçekleştirilmesi için hukuka aykırı eylemi gerçekleştiren saldırganın, hava aracının içinde fiziksel varlığını

⁵⁷ Emilio IASIELLO, "Getting Ahead of the Threat: Aviation and Cyber Security", Aerospace America, July August 2013, s. 24.

⁵⁸ ICAO General Assembly, *General Assembly Resolution 39-19[Addressing Cybersecurity in Civil Aviation]*, A39-19 (2016).

⁵⁹ Deepika JEYAKODI, "Cyber Security in Civil Aviation", The Aviation and Space Journal, Vol. 14 (4), 2015, s. 3.

olmazsa olmaz bir koşul olarak aramak, siber tehditlere karşı hava araçlarını savunmasız bırakmak anlamına gelir. Saldırgan siber saldırı vasıtasıyla hava aracına ya da hava tesisine hukuka aykırı bir şekilde müdahalede bulunarak da hava aracını kaçırma eylemini gerçekleştirmiş olmaktadır. Bu durumun yalnızca hava aracının kontrolünü ele geçirme olarak değerlendirilmemesi gerekir. Zira hava aracının kontrolünü ele geçirme eyleminde kişi çoğunlukla iltica talebinde bulunma amacıyla hareket etmektedir.⁶⁰ Oysa hava aracı kaçırma eylemi doğrudan bir terörist eylemdir. Hava aracı içerisindeki kişilerin canlarına kastetme ya da hava aracını bir silah olarak kullanıp belirli bir hedefe ölüm dalışı yapmayı hedefleme durumu söz konusudur. Dolayısıyla saldırının nitelendirilmesinin, saldırırganın fiziksel varlığına bağlı olması beklenemez. Ayrıca 11 Eylül saldırılarından sonra önlem almak isteyen devletlerin, eylemin saikini dikkate almaları pek mümkün görünmemektedir.

Bu şartlar altında hava hukukunda siber saldırıların önlenmesi bakımından hava aracı kaçırma eyleminin niteliğini belirlemek de tek başına yeterli değildir. Zira eylemi gerçekleştiren saldırırganın kimliğinin tespitinin zorluğunun yanı sıra, gerçekleştirilen saldırıya uygulanacak uluslararası hukuk kurallarının belirlenmesi de önem taşımaktadır. Bir başka ifadeyle siber hava aracı kaçırma eylemi dolayısıyla yetkili devletin hangi uluslararası hukuk kuralına göre hareket edeceği sorunu ortaya çıkmaktadır. Tokyo Sözleşmesi doğrudan hava aracına el konulması ve hava aracının kontrolünün ele geçirilmesi eylemleri üzerinde durduğu için uygulanacak hukukun belirlenmesi bakımından Lahey ve Montreal Sözleşmesi hükümlerinin öncelikle dikkate alınması gerekmektedir. Zira Tokyo Sözleşmesi, hava aracı kaçırma eylemini kabul etmekle birlikte Lahey ve Montreal Sözleşmelerinde olduğu gibi hava aracı kaçırma eylemini değil, hava aracına el konulması yönündeki eylemi saldırı olarak görmektedir. Tokyo Sözleşmesi'nin 1. maddesinin 2. paragrafı Sözleşmenin 3. bölümünde yer alan hükümler dışında eylemlerin hava aracında fiziksel olarak gerçekleştirilmesi koşulunu aramaktadır. Üçüncü bölümde istisna tutulan haller siber bir saldırı bakımından uygulama alanı bulabilecek türden değildir. Lahey Sözleşmesi'nin 1. paragrafı da uçuş halinde hava aracında gerçekleştirilen saldırıları kapsam içerisine almaktadır. Bu şartlar altında Lahey Sözleşmesi siber saldırı uçuş halindeki bir hava aracında yer alan kişi tarafından işlenmedikçe uygulama alanı bulamayacaktır. Fiziksel saldırı koşulunun neden olduğu tıkanıklığı gidermek amacıyla Hava Araçlarına Hukuka Aykırı El Koyulmasının Önlenmesine İlişkin Sözleşmeye Ek Protokolle (Pekin Protokolü)⁶¹, değişiklik yapılması hedeflenmektedir. Protokol, uçuş

⁶⁰ Bkz. DEMPSEY, 2003, s. 653 vd.

⁶¹ Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 10 September 2010, Depository: International Civil Aviation Organization, DCAS Doc. No. 22, https://www.unodc.org/tldb/en/2010_protocol_convention_unlawful_seizure_aircraft.html

öncesi ve sonrası eylemleri de kapsam içerisine almakta ve hava aracı kaçırma eyleminin hava aracında yer alan bir kişinin fiziksel varlığına bağlı olmadığını ortaya koymaktadır.⁶² Henüz yürürlüğe girmemiş bu uluslararası antlaşmanın 2. maddesinin 1. paragrafıyla Lahey Sözleşmesinin 1. maddesinin kapsamına “teknolojik araçlarla” yapılan saldırılar da sokulmaya çalışılmaktadır. Kapsam içine alınmaya çalışılan saldırıların teknolojik araçlarla yapılan saldırılar olarak ifade edilmesi yerinde olmuştur. Bu şekilde Lahey Sözleşmesinin, meydana gelen teknolojik gelişmeler çerçevesinde, bugün için öngörülemez nitelikteki saldırılara da uygulanması sağlanmış olacaktır. Bundan kırk yedi yıl önce yapılan Lahey Sözleşmesi’nin güncel sorunlara yetersizliği dikkate alındığında, böyle bir düzenlemenin oluşturulmasının gelecekte ortaya çıkabilecek benzer sorunlara çözüm bulabilme ihtimalini yükselteceği görülmektedir.

Montreal Sözleşmesi’nin 1. maddesi hava aracında fiziksel olarak bulunmadan gerçekleştirilen saldırı eylemlerinden bahsetmiştir. 1. maddenin 1(e) paragrafında kişinin kasıtlı olarak yanlış bir bilgi paylaşımında bulunarak hava aracının ve yolcuların emniyetini tehlikeye düşüren eylemleri saldırı niteliğinde sayılmıştır. Bir hava aracının yanlış yönlendirilmesine neden olacak şekilde herhangi bir iletişim ağıyla yanlış yönlendirilmesi hava aracı kaçırma eylemine dönüşebilir nitelikte olduğuna göre, anılan maddenin ilgili paragrafında kullanılan ifade Montreal Sözleşmesi’nin siber saldırılar bakımından da dikkate alınmasının yolunu açabilecek niteliktedir. Bu çerçevede ikili bir ayırım yapılabilir. Eğer siber saldırı hava aracının terörist bir eylem için yönlendirilmesini amaçlamıyorsa bu durumda Montreal Sözleşmesi’nin hava aracı kaçırma eylemini kapsamına sokmak için uygulanmaması daha uygun olur. Zira Montreal Sözleşmesi hava aracı kaçırılma eylemlerinden ziyade uçuş emniyeti ile hava aracına ve hava alanına yönelik saldırıları düzenlemektedir. Yani sözleşmenin amacı hava aracı kaçırma eylemlerini düzenlemek değildir. Dolayısıyla bu eylemler hava aracına yönelik sabotaj eylemleri olarak nitelendirilerek Sözleşmenin böyle bir yoruma ihtiyaç duyulmadan uygulanması zaten mümkün olur. Ancak terörist bir eylemde kullanılmak üzere siber saldırıyla yönlendirilen hava aracına yönelik eylemin, saldırı amacına ulaşsa da ulaşmasa da hava aracını kaçırma olarak değerlendirilmesi yerinde olur. Yani gerçekleştirilen siber saldırının amacına bakılmalıdır. Eğer amaç hava aracını kaçırmak değilse, bu durumda uçuş emniyetini tehlikeye sokan hukuka aykırı eylemler, sabotaj eylemi olarak değerlendirilmelidir. Montreal Sözleşmesiyle hava aracını kaçırma niteliği taşımayan bir saldırı türü düzenlenmiş olmakla birlikte siber saldırılarla ilgili yapılan teknik ve hukuki çalışmalar aynı saldırının

⁶² Samuel WITTEN, “Introductory Note to the Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation and the Protocol Supplementary to the for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft”, International Legal Materials, Vol. 50, 2011, s. 142.

hava aracını kaçırma eylemi olarak nitelendirilmesinin önünü açmıştır. 1/1(e) maddesi uçuşu tehlikeye sokan bilgi paylaşımının saldırı niteliğini taşıyacağını ifade etmektedir. Ancak Sözleşmenin yapıldığı tarihte siber saldırı türü öngörülmediği için, söz konusu eylemin hava aracını kaçırma eylemine vücut verebileceği de değerlendirilmemiştir. Oysa bugün teknolojinin geldiği aşama aynı eylemin hava aracını kaçırma eylemini meydana getirmesinin mümkün olmasıdır. Bu çerçevede Montreal Sözleşmesi'nin 1/1(e) maddesini yorumlayarak sivil hava araçlarının terörist eylemlere karşı korunmasına yönelik bir çözüm bulmak yerine bu ihtimali görmezden gelmek, siber saldırılar neticesinde hava aracı kaçırma eylemlerine uygulanabilecek bir uluslararası antlaşmanın reddedilmesi anlamına gelecektir.

Chicago Sözleşmesi'nin 17. ekinde de ICAO'nun hava araçlarının kaçırılması eylemlerine yönelik önlemlerin sağlanması konusunda, bu eylemin hava aracında fiziksel olarak gerçekleştirilmesi hususunda bir hüküm bulunmamaktadır.⁶³ Bu sebeple devletler siber saldırılara yönelik uygulanacak hukuk kurallarının belirlenmesinde, ICAO tarafından bu ayırımın yapılmamış olmasını yorumlarına dayanak teşkil edebileceklerdir. 17. ekte yapılan 14. değişiklikle de siber saldırılara karşı risk temelli önlem alınması anlayışının sağlanmasının gerekliliğine yer verilirken, yine hava aracında fiziksel olarak gerçekleştirilen ve gerçekleştirilmeyen saldırı ayırımına yer verilmemektedir.⁶⁴ Söz konusu gelişmeler göz önünde bulundurulduğunda Pekin Sözleşmesi ve Protokolü ile oluşturulmaya çalışılan uluslararası sivil havacılığa yönelik yeni antlaşmalar rejiminin uygulanmasına kadar Montreal Sözleşmesi'nin siber saldırı yoluyla hava aracını kaçırma eylemleri için dikkate alınması ve devletlerin aralarındaki işbirliğini bu çerçevede oluşturmaları en makul çözüm görünmektedir.

⁶³ ICAO, **Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation (Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference)**, Eighth Edition, International Standards and Recommended Practices, ICAO Publishing, 2006.

⁶⁴ Bkz. ICAO, **Strategic Objectives: Security and Facilitation – Increased Efficiency and Effectiveness in Security Measures**, in **Annual Report of the ICAO Council: 2014**, <http://www.icao.int/annual-report-2014/Pages/progress-on-icaos-strategic-objectives-security-and-facilitation-increased-efficiency-security-measures.aspx>. ICAO, bu yaklaşımıyla Pekin Sözleşmesi yürürlüğe girmemiş olmasına rağmen mevcut hukuki rejim çerçevesinde bir çözüm arayışı içerisindedir. Konunun uzmanlarından Abeyratne, siber saldırılara yönelik hukuki düzenlemenin yalnızca Pekin Sözleşmesinde yer aldığı düşüncesindedir. (Bkz. Ruwantissa ABEYRATNE, “**The Beijing Convention of 2010 on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation – An Interpretive Study**”, *Journal of Transportation Security*, Vol. 4(2), 2011, s. 134.) Bununla birlikte Montreal ve hatta Tokyo ve Lahey Sözleşmeleri, konuya ilişkin uygulanmalarına cevaz verecek hükümler içermektedir. ICAO'nun tavrının yürürlükte hukuk kaynakları çerçevesinde çözüm bulma çabasında olmasına rağmen, bu tavrını özellikle Montreal Sözleşmesi çerçevesinde somutlaştırmaması eleştirilecek niteliktedir.

b. Hava Araçlarına Yönelik Sabotajlar ve Diğer Saldırıları

Hava araçlarına yönelik siber saldırılar doğrudan hava araçlarına yönelik olabileceği gibi hava tesislerinin altyapılarına yönelik saldırılar aracılığıyla da gerçekleştirilebilir. 2015 Haziran ayında LOT Polish Havayolu Şirketine ait hava aracına siber saldırı gerçekleşmiştir. Bu saldırıyla hem hava aracının hem de ilgili havaalanlarının uçuş planlarına ulaşması engellenmiştir. Ayrıca hava aracıyla iletişimin kopması durumu da meydana gelmiştir. Söz konusu saldırı nedeniyle hava aracı beş saat boyunca havada daireler çizmiş ve çok zor şartlarda Varşova Chopin Havalimanına iniş yapmıştır.⁶⁵ Bu eylemle hava aracı hem sabote edilmiş, hem yanlış yönlendirilmeye uygun hale getirilmiş hem de yolcuların ve havalimanının emniyeti tehlikeye düşürülmüştür. Saldırığı gerçekleştirenlerin kim olduğu belirlenmemiştir. Bahsi geçen olay, hava araçlarının siber saldırılara karşı ne kadar savunmasız olduğunu ortaya koymuştur. Zaten hava araçlarına yönelik sabotaj eylemleri ve diğer saldırıların, hava aracını kaçırmaya yönelik saldırılara nazaran gerçekleştirilme ihtimali daha yüksektir. Bu tarz siber saldırılar hava hukukunda, engellenmedikleri takdirde çok büyük zararlar verebilecek nitelikte uluslararası hukuka aykırı eylemleri oluşturmaktadır.

1985 yılına kadar Chicago Sözleşmesi'nin 17. ekinde yapılan değişiklikler (ilk 7 değişiklik) daha ziyade hava araçlarının kaçırılması bakımından saldırıların önlenmesine yönelik olmuştur. 2001 yılında gerçekleştirilen terör saldırılarından sonra yapılan 10. değişiklik bir kenara bırakılırsa 1985 yılından sonra yapılan değişikliklerin hava hukukunda hava aracı kaçırma eylemleri dışındaki diğer saldırılara yoğunlaştığı görülmektedir.⁶⁶ Siber saldırıların gerçekleştirilmesinin kolaylığı ve bu saldırıların daha çok sabotaj eylemleri için kullanılması ihtimalinin bulunması nedeniyle bu yaklaşımın siber saldırıların önlenmesi hususunda da faydalı olacağı sonucu ortaya çıkmaktadır.

Hava aracını kaçırma eylemine uygulanacak hukuk kurallarına ilişkin yapılan açıklamada da belirtildiği gibi, Tokyo ve Lahey Sözleşmeleri siber saldırılar doğrudan hava aracında gerçekleştirilmedikçe bu saldırılar bakımından uygulama alanı bulamayacaktır. Montreal Sözleşmesi'nin 1. maddesinin 1 (b) ve 1 (d) paragrafları ile aynı zamanda hava aracı kaçırma eylemleri için de dikkate alınabileceği yukarıda değerlendirilen 1 (e) paragrafı, hava aracına yönelik gerçekleştirilecek saldırının doğrudan hava aracında gerçekleştirilmesi koşulunu aramaksızın, Montreal Sözleşmesi'nin siber saldırılar bakımından uygulanabilmesine imkan tanıyacak niteliktedir. Buna göre bir hava aracını tahrip edecek ya da ona zarar verecek ve onun uçuşa elverişliliğini ortadan

⁶⁵ <http://www.reuters.com/article/us-poland-lot-cybercrime-idUSKBN0P21DC20150622>

⁶⁶ ICAO, **The Convention on International Civil Aviation – Annexes 1 to 18**,
http://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf.

kaldırarak nitelikte ya da uçuşu tehlikeye sokan saldırılar ile hava ulaştırma tesislerine veya bu tesislerin iletişim sistemlerine yapılan saldırılarla uçuşun tehlikeye düşürülmesi durumunda ve yanlış bilgilendirme ile uçuş tehlikeye düştüğünde Montreal Sözleşmesi hükümleri uygulama alanı bulabilecektir. Bahsi geçen bütün eylemlerin siber saldırı olarak gerçekleştirilmesi durumunda hava araçlarına yönelik sabotaj olarak değerlendirilip uygulanmasının önünde bir engel bulunmamaktadır. Bu tespitin yapılması Pekin Sözleşmesinin 1. maddesinin 1(d) paragrafı ile getirilen düzenlemeden çok da farklı değildir.⁶⁷ Montreal Sözleşmesi ve ilgili olduğu ölçüde Tokyo ve Lahey Sözleşmeleri çok uzun zamandan beri yürürlükte olmaları itibarıyla sorunlara yetersiz kalmaktadırlar.⁶⁸ Ancak özellikle Montreal Sözleşmesi'nin hükümlerinin siber saldırıların önlenmesi bakımından tamamen görmezden gelinmesi bu gerçeğin ötesinde yaratılmış ve kullanışsız bir yöntemi oluşturmaktadır. Dolayısıyla Montreal Sözleşmesi'nin 1/1(b), 1(d) ve 1 (e) maddeleri çerçevesinde Pekin Sözleşmesinde yer verilen ifadeye yakın bir kullanımın olduğu gerçeğinden hareketle, uluslararası hukukta siber saldırılar bakımından uygulanacak bir uluslararası antlaşma bulunmadığı tespitiyle sorumluluktan kaçmak yerine, soruna çözüm bulmak mümkündür.

Sonuç olarak, hem hava araçlarının kaçırılması hem de hava araçlarına yönelik gerçekleştirilen diğer saldırılar bakımından, uygulanacak hukuk kurallarının belirlenmesinde Montreal Sözleşmesi'nin görmezden gelinmemesi gerekmektedir. Hatta yeterli donanıma sahip olunması durumunda siber saldırıların hava aracından gerçekleştirilmesinin mümkün olduğu hallerde Tokyo ve Lahey Sözleşmelerinin uygulanmasının da mümkün olabileceği görülmektedir. Bu sebeple Pekin Sözleşmesi ve Protokolünü yalnızca yeni düzen yaratan uluslararası antlaşmalar olarak değerlendirmek yerine, oluşturulan yeni düzen ile eski düzeni bağdaştıran uluslararası hukuk kaynakları olarak kabul etmek daha doğru olur.

Bunun dışında ulusal ve uluslararası terörizme dair her türlü uluslararası antlaşma, uluslararası örgüt kararı ve devletlerin ulusal mevzuatları uygulama alanı bulacaktır. Siber saldırının ya da tehdidin niteliğinin belirlenmesi bakımından Siber Suç Sözleşmesi'nin de uygulanması önem arz etmektedir. Zira bu sözleşmeye taraf olan devletler, ulusal mevzuatlarını sözleşmeye uygun hale getirmek yükümlülüğü altındadırlar. Böylece hava hukukunda en çok ihtiyaç duyulan devletlerin işbirliğini geliştirmeleri ve mevzuatlarını uyumlu hale getirmeleri hususlarında siber saldırının türünün belirlenmesi

⁶⁷ Bkz. ARAFAH, s. 183.

⁶⁸ Xiangqian GONG, "The New Development of International Law on Civil Aviation Security: The Beijing Convention and Beijing Protocol of 2010", *Journal of East Asia and International Law*, Vol. 4(1), 2011, s. 233.

bakımından ileri bir adım atılmış olmaktadır. Yalnız siber saldırı kavramını tamamen bilgisayar ve internet ağına bağlayan bir kapsam arayışında olmak yerine, teknoloji ve her türlü iletişim aracı dikkate alınarak içeriği doldurmak Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmelerinde olduğu gibi güncel sorunlarla baş edememe problemini ilerleyen yıllar için daha düşük seviyede tutmayı sağlayacaktır.

B. Hava Alanlarına ve İlgili Diğer Tesisler ile Altyapılara Yönelik Siber Tehditler Bakımından

Havaalanına yönelik saldırıların önlenmesinin sağlanması yalnızca tesis olarak havaalanında alınacak önlemlere değil, havaalanının çevresinin ve havaalanında gelen ve giden hava araçlarına yönelik önlemlere bağlıdır. 1974 yılında Heathrow havalimanında taşınabilir hava savunma sistemleriyle (MANPADS) terörist bir eylem hazırlığında bulunduğu tespit edilmesi ve 1975 yılında teröristlerce hava savunma sistemi aracılığıyla füze gönderilmek üzereyken terörist eylemin engellenmesi bu görüşü desteklemiştir. 1975 yılından bu yana silah sanayinde yaşanan gelişmeler geçmişe nazaran benzer eylemlere karşı havaalanlarında daha üst düzey önlemler alınmasını gerektirmektedir.⁶⁹ Bu tür saldırıların bir de siber saldırı ile gerçekleştirilmesi ihtimalinin bulunması konuyu daha da içinden çıkılması zor hale getirmektedir.

2006 yılında ABD Federal Havacılık İdaresinin (FAA) Alaska'daki hava kontrol sistemini kapatmaya zorlayan; 2008 yılında Spanair Şirketine ait hava aracının kalkıştan kısa bir süre sonra düşmesi ve 154 kişinin ölümüne neden olan teknik arızanın kötü amaçlı yazılım nedeniyle gerçekleşmesine neden olan, Temmuz 2013 yılında İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen Havaalanlarında dış hatlar pasaport kontrol noktasında sistemin kapanmasıyla pek çok uçuşun ertelenmesi sonucunu doğuran; 2013 yılı içerisinde ABD'deki 75 havaalanında kötü amaçlı yazılıma bağlı ortaya çıkan sorunlar, havaalanlarına ve havaalanlarıyla bağlantılı tesis ve altyapılara yönelik siber saldırıların kapsamını göstermek bakımından önemli örneklerdir.⁷⁰

Spanair hava aracının düşmesine neden olan eylemde de görüldüğü üzere, hava aracına yönelik gerçekleştirilen bir saldırının aynı zamanda havaalanına ve onun altyapısına yönelik gerçekleştirilen bir saldırı olması da mümkündür.⁷¹ Bu tür eylemler hava aracı ile havaalanına aynı anda tehdit

⁶⁹ Ruwantissa ABEYRATNE, "Civil Unrest and Airport and Aviation Security", Journal of Transportation Security, Vol. 4 (4), 2011, s. 289, 290.

⁷⁰ Bernard LIM, "Emerging Threats from Cyber Security in Aviation – Challenges and Mitigations", Journal of Aviation Management, 2014, s. 84.

⁷¹ 11 Eylül saldırılarından sonra hava aracı ile havaalanına yönelik saldırıların önlenmesi aynı paydada değerlendirilen sorunlar haline gelmiştir. Esasında 11 Eylül saldırıları aynı anda

oluşturabilmektedir. Dolayısıyla özellikle siber saldırılar söz konusu olduğunda hava araçlarına yönelik gerçekleştirilen saldırılar ile havaalanlarına yönelik gerçekleştirilen saldırılar arasındaki keskin ayırım belirli yönlerden ortadan kalkmakta ve hava aracına yönelik bir saldırının bile havaalanına yönelik saldırı olarak değerlendirilmesi ihtimalini yaratmaktadır.

Havaalanlarına yönelik olarak gerçekleştirilebilecek siber saldırılar iki şekilde olabilir. Siber saldırı havaalanı altyapılarına yönelik gerçekleştirilerek, fiziksel bir terörist saldırının öncesinde havaalanındaki saldırılara yönelik önlemleri etkisiz hale getirebilir ya da yine havaalanı altyapılarına saldırarak sistemi kilitleyip ya da sistemin çökmesine neden olup hem hava alanını hem de hava araçlarını tehlikeye düşürebilir.⁷² Her iki durumda da gerçekleştirilen eylem hava alanına yönelik bir siber saldırı niteliği taşıyıp, havaalanlarına gerçekleştirilen saldırılara ilişkin uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde uygulanacak hukuk belirlenir.

Havaalanlarına gerçekleştirilen terörist eylemlere karşı 1/1(d) maddesi uyarınca Montreal Sözleşmesi hükümleri uygulanabilecek niteliktedir. Zira burada hava ulaştırma tesisleri ifadesi, havaalanı ve havaalanında yer alması muhtemel diğer tesisler ile altyapılardan oluşan bir bütünü ifade etmektedir. Montreal Protokolü de 2. maddesiyle Montreal Sözleşmesi'nin 1(bis)/b maddesi olarak hava alanlarını ya da havaalanında yer alan tesisleri tahrip etmeye veya ciddi zararlar vermeye yönelik saldırıları kapsam içerisine

hem hava araçlarının hem de havaalanlarının bir arada savunmasız olduğunun, dolayısıyla havacılığın savunmasız olduğunun teröristlerce ifşa edilmesidir. (Thomas A. DICKERSON, “**A Post September 11th Perspective on Airline and Airport Security, Ethnic Profiling, Unruly Passengers, Overzealous Attendants and Disabled Passengers**”, *International Travel Law Journal*, 2003(3), s. 152) Bu bakış açısıyla değerlendirildiğinde hava araçlarına yönelik kaçırma ve sabotaj eylemlerinin sadece hava araçlarına değil havaalanına yönelik uluslararası hukuka aykırı eylem anlamına geleceği sonucu çıkmaktadır. Aynı şekilde havaalanını tehdit eden bir eylem, hava aracına yönelik saldırının ilk aşaması olabilmektedir. Bir başka ifadeyle havaalanına yönelik saldırı aynı zamanda hava aracına yönelik de bir saldırı olmaktadır. Bu durum özellikle siber saldırılar bakımından gerçekleşmesi çok mümkün bir senaryodur.

⁷² Havaalanı altyapılarına yönelik saldırılar yaygın olarak iletişim, seyrüsefer ve gözetleme sistemleri ile hava trafiği yönetimine yönelik olarak gerçekleştirilir. Hava trafiğinin yönetilmesine yönelik gerçekleştirilen siber saldırılar, altyapılara karşı gerçekleştirilen saldırılar arasında en önemli hasarı verebilecek nitelikte olanlardır. Radyo iletişim araçlarına yönelik saldırılar da bu çerçevede siber saldırı olarak değerlendirilir. (Stefan A. KAISER and Martha MEJIA-KAISER, “**Cyber Security in Air and Space Law**”, *German Journal of Air and Space Law (Zeitschrift für Luft und Weltraumrecht)*, Vol. 64(2), 2015, s. 400, 401.) Hava trafiğinin tehlikeye düşürülmesine yönelik eylemler hava aracının kalkması veya inişi esnasında yanlış yönlendirilmesine, hava aracının düşmesine ya da hava aracının kalkışını düzgün gerçekleştirememesi nedeniyle hava alanında ölümcül sonuçların doğmasına neden olabilecek niteliktedir. Bu sebeple, havaalanı tesislerine yöneltilen her türlü siber saldırı terörist bir eylem niteliğini taşır.

almıştır. Gerçekleştirilecek saldırının fiziksel bir saldırı olma zorunluluğu bulunmamaktadır. Bu sebeple Montreal Sözleşmesi hükümlerinin uygulanması bakımından bir sakınca görülmemektedir.

Chicago Sözleşmesi'nin 17 No.'lu Ekinde havaalanlarında silah, patlayıcı ve diğer tehlike arz eden cihazların belirlenmesi için gerekli önlemlerin alınması gerekliliği ifade edilmektedir.⁷³ X-ray cihazı gibi cihazlara uzaktan erişimle bu tür maddelerin havaalanına sokulmasının sağlanması da siber saldırı niteliği taşıyacaktır. Bu sebeple devletlerin Ek 17'de bahsedilen türden alacakları önlemlerin engellenmesine neden olan siber saldırılar da bu kapsam içerisinde yer almaktadır.

Tartışılması gereken Tokyo ve Lahey Sözleşmesi hükümlerinin de uygulama alanı bulmasının mümkün olup olamayacağıdır. Tokyo ve Lahey Sözleşmelerinde belirtilen türden saldırı eylemleri havaalanını da tehdit edebilecek nitelikte olmasına rağmen doğrudan havaalanı saldırıları bakımından uygulama alanı bulamayacaktır. Fakat konunun karışıklığı bakımından hava araçlarının kaçırılması, hava araçlarına yönelik sabotajlar ve havaalanları ile tesis ve altyapılara yönelik siber saldırıların ayrıştırılmasında sorunlar ortaya çıkabilecektir. Bu sebeple saldırının ne amaçla gerçekleştirildiğinin belirlenmesindeki zorluk veya birden fazla amacın aynı anda bulunması nedeniyle hangisinin dikkate alınacağı tartışmalı olması, Montreal Sözleşmesi dışında diğer sözleşmelerin de uygulama alanı bulması sonucunu doğurabilir. Siber saldırı, yalnızca aşağıda ele alınan yetkili devletin belirlenmesi bakımından değil uygulanacak hukuk kurallarının belirlenmesi bakımından da sorunlar yaratmaktadır. Montreal Sözleşmesi'nin 1/1(d) maddesi ile Pekin Sözleşmesi'nin 1/1(d) maddesi aynı hükmü içermektedir. Pekin Sözleşmesiyle hava alanlarına yapılan saldırılar bakımından farklı bir hüküm getirilmemektedir. Dolayısıyla siber saldırılara ilk kez Pekin Sözleşmesiyle dikkat çekildiği ve diğer sözleşmelerdeki hükümlerin üstü kapalı olsa dahi siber sözleşmeler bakımından dikkate alınmayacağı yönündeki görüşlere itibar edilmemesi gerekir.⁷⁴

III. SİBER SALDIRILARA İLİŞKİN YETKİ VE BU SALDIRILARA KARŞI GERÇEKLEŞTİRİLECEK EYLEMLERİN ULUSLARARASI HUKUKA UYGUNLUĞU SORUNU

Siber saldırılar, bir tehlike yaratabileceği gibi doğrudan zarara da neden olabilecektir. Dolayısıyla söz konusu eylemlere belirli sonuçların bağlanması

⁷³ Alan Khee-Jin TAN, "Recent Developments Relating to Terrorism and Aviation Security", in **Global Anti-Terrorism Law and Policy**, Eds. Victor V. RAMRAJ, Michael HOR and Kent ROACH, Cambridge/New York/Melbourne: Cambridge University Press, 2005, s. 237.

⁷⁴ Karşı görüş için bkz. ABEYRATNE, 2011, s. 343.

gerekmektedir. Bunlardan en önemlisi siber suç ve siber terörizm kavramlarının kesin kapsamalarının oluşturulup, ulusal ve uluslararası hukuk kurallarının işbirliği içerisinde uyumlu bir şekilde uygulanmasının sağlanmasıdır. Daha sonra devletlerin bu tür saldırılara karşı sahip oldukları yetki alanlarının belirlenmesidir. Hava hukukunda siber saldırılara ilişkin kesin bir hukuki rejim oluşturulamadığı için bu ihtiyacın öncelikle yürürlükteki mevcut uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca Pekin Sözleşmesi ve Pekin Protokolü ile oluşturulmaya çalışılan uluslararası rejimin BM ve ICAO karar ve uygulamaları çerçevesinde nasıl şekillendirilebileceğine yönelik bir takım hususlar üzerinde durulması gerekmektedir. Bu açıklamalar iki önemli sorunu ortaya çıkarmaktadır. Öncelikle takip edilen izlerin saldırıyı gerçekleştirmeyen bir kişiyi saldırgan olarak göstermesi durumunda ne şekilde hareket edileceğinin açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. İkinci sorun ise gerçekleştirilen eylemin bir devlet tesisinden çıktığı anlaşılırsa ne şekilde hareket edileceğidir.

1. Siber Saldırlara Karşı Ulusal ve Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Gerçekleştirilebilecek Karşı Eylemler ile Devletlerin Kullanacakları Yetkilerin Ülkesel Sınırlarının Belirlenmesi

Uluslararası sivil havacılığa yönelik gerçekleştirilen eylemlerin engellenmesi önde gelen sorunlardan birisidir. Siber saldırılara bağlı ortaya çıkacak sonuçların hukuki rejiminin ortaya konması da bu çerçevede önem taşımaktadır. Siber saldırı amacına ulaşsa da ulaşmasa da hava aracını ya da havaalanını tehdit etmiş olur. Saldırının amacına ulaşması durumundaysa ölüm hadiseleri de dahil olmak üzere elim sonuçlar ortaya çıkabilir. Bu sebeple siber saldırının önlenmesine yönelik karşı önlemlerin alınması ile siber saldırıya ilişkin cezai ve hukuki sonuçların yürütülmesinde hangi devletlerin yetkili olacağıın tespiti önem taşımaktadır. Söz konusu soruların cevabı fiziksel bir saldırı bakımından Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmelerinin ve konuya ilişkin diğer uluslararası antlaşmaların ve protokollerin ilgili hükümleri çerçevesinde verilebilecek olmakla birlikte, siber saldırı söz konusu olduğunda farklı sorunlar ortaya çıkmaktadır. Özellikle siber saldırıyı gerçekleştiren kişi bireysel olarak gerçekleştirdiği bir siber saldırıyı, saldırının muhatabı devletten başka bir devletin resmi birimleri aracılığıyla gerçekleştirirse, siber saldırının engellenmesi için verilebilecek karşılık bir başka devlete yönelik saldırı niteliğini de alabilecektir. İşte bu şartlar altında siber saldırı belirli bir uluslararası hukuk kuralı çerçevesinde değerlendirilip, o kuralın kapsamı içerisinde yetkilendirme yapılsa bile, kullanılan araçlar bu yetkinin kullanılması hususunda çatışmalar yaşanmasına neden olabilir.⁷⁵

⁷⁵ Montreal Sözleşmesi'nin 14. ve Pekin Sözleşmesi'nin 20. maddeleri uyarınca taraflar arasında

Hava aracı kaçırma eylemlerine yönelik siber saldırılarda, saldırıyı gerçekleştiren kişinin hava aracında bulunup bulunmamasına göre bir ayırım yapılabilir. Bu durumda saldırgan eğer hava aracında bulunarak söz konusu saldırıyı gerçekleştiriyorsa devletlerin kullanacakları yetkiler Lahey Sözleşmesi çerçevesinde ele alınabilir. Yalnız, bu tespitte bulunulabilmesi iki şartın varlığına bağlıdır. Siber saldırıyı hava aracında da gerçekleştirirse saldırganın tespit edilememesi ve saldırının bir iletişim ağı üzerinden gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Hava aracının ilgili aksamına yerleştirilen bir cihazın kumanda edilmesiyle yahut iletişim ağına girerek saldırıyı gerçekleştiren kişinin tespit edilip engellenmeye çalışıldığı halde saldırganın fiziksel şiddet ya da bir silah kullanarak söz konusu saldırıya devam etmesi artık siber saldırı değil fiziksel bir saldırı halini alır. Ancak her iki durumda da Lahey Sözleşmesinde belirlenen yetki kurallarının uygulama alanı bulması gerekir.

Lahey Sözleşmesinin 4. maddesi saldırılar nedeniyle yetkili devletin belirlenmesinde bir öncelik sonralık ilişkisi yaratmamıştır. Buna göre hava aracının tescil devleti, hava aracının saldırganla birlikte ülkesine iniş yaptığı devlet veya hava aracını kiralayan kişinin işyeri adresinin bulunduğu, yoksa daimi ikametgahının bulunduğu devlet saldırıyı kovuşturma yetkisine sahiptir. Bu devletlerden hangisinin öncelikli olarak yetki sahibi olduğuna yönelik netlik bulunmamaktadır. Anılan devletlerin her birisi yetkilerini tesis etmek üzere gerekli ayarlamaları ve düzenlemeleri yaparlar. Sözleşmenin 6. maddesinin 4. paragrafı uyarınca eğer yetki kullanan devlet, hava aracının tescil devleti dışında bir devletse, tescil devletini bilgilendirir. Suçluların iadesi kurumunun işletilmediği durumlarda saldırganın vatandaşlığında bulunduğu devlet de bilgilendirilir. Ayrıca saldırıyla ilişkisi olan diğer devletlere de kullanılan yetkiye ilişkin bilgilendirmede bulunulur. Yetki sahasının belirlenmesi dışında, yetkiyi kullanan devletin ne tür bir cezai takibat uygulayacağı eylemi cezalandırıp cezalandırmayacağı veya suçluların iadesinin gerekip gerekmediği hususları devletler arasındaki ikili anlaşmalar ve devletlerin iç hukukları çerçevesinde aşılabilecek bir sorundur. Hava aracında gerçekleştirilen siber saldırılar

çıkan uyuşmazlıkların çözümlenmesinde görüşmelerden sonuç alınamaması durumunda, taraf devletlerden birisi tek taraflı olarak tahkim yoluyla uyuşmazlığın çözümlenmesi talebinde bulunabilir. Bu talepten itibaren altı ay içerisinde hakem mahkemesinin oluşturulamaması durumunda taraflardan birisi uyuşmazlığı UAD'ye taşıyabilir. Montreal Sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıkların bu şekilde tek taraflı olarak UAD'ye taşındığı örnek olan Lockerbie Davasıyla kural perçinlenmiştir. (Case Concerning Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom), Preliminary Objections, 27 February 1998, 1998 ICJ Rep., para. 53. Case Concerning Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America), Preliminary Objections, 27 February 1998, 1998 ICJ Rep., para. 53.)

bakımından farklı bir uygulama, Lahey Sözleşmesi'nin mevcut hükümleri çerçevesinde gerçekleştirilemez.

Montreal Sözleşmesi'nin 1/1(e) maddesinin, yorumlanmak suretiyle hava aracını kaçırma eylemlerine uygulanması durumunda aynı Sözleşmenin 5. maddesi uyarınca saldırının gerçekleştiği ülke devletinin, tescil devletinin, hava aracının saldırganla birlikte iniş yaptığı ülke devletinin ve hava aracını kiralayan kişinin işlerinin merkezinin bulunduğu, yoksa daimi ikametgahının bulunduğu devletin yetkileri bulunmaktadır. Montreal Sözleşmesi'nin 1/1(e) maddesinde yer alan hüküm siber saldırılar bakımından önem taşımaktadır. Zira Montreal Sözleşmesi'nin uygulama alanı bulabilmesi Sözleşme'nin yetkiye ilişkin yarattığı içinden çıkılması zor düzenin olumlu bir şekilde işletilebilmesinin aracıdır. Montreal Sözleşmesi'nin 5. maddesinin Lahey Sözleşmesi'nin 4. maddesiyle örtüşmeyen 1(a) paragrafı, saldırının gerçekleştiği yer devletini yetkili kılmaktadır. Böylece saldırı nerede gerçekleşirse gerçekleşsin, siber saldırıyı gerçekleştiren kişiye ve saldırıya yönelik yetki kullanımı mümkün olabilecektir. Görüldüğü üzere Montreal Sözleşmesi'nin siber hava aracı kaçırma eylemlerine uygulanabileceğinin kabul edilmesi yetki sorununa bulunacak çözümü de kolaylaştırmaktadır. Lahey Sözleşmesinde değişiklik getiren Pekin Protokolü de Lahey Sözleşmesi'nin 4. maddesini Montreal Sözleşmesi'nin 5. maddesiyle hemen hemen aynı şekilde düzenlemektedir.⁷⁶ Tek fark 1(e) paragrafı olarak saldırganın vatandaşlığında olduğu devletin yetkilendirilmesidir. Bu sebeple yetki konusundaki çözümün zaten Montreal Sözleşmesi'nin şu ana kadar bahsedilen maddelerine Pekin Sözleşmesinde yer verilmesi olduğuna göre, Montreal Sözleşmesi'nin yorumlanarak uygulanma ihtimalinin göz önünde bulundurulması konuya çözüm bulunmasını sağlayabilecek niteliktedir.⁷⁷

Hava araçlarına yönelik sabotaj eylemleri bakımından da siber saldırının hava aracında gerçekleştirilmesi durumunda Tokyo ve Lahey Sözleşmesi

⁷⁶ Sivil havacılıkta saldırıların önlenmesine ilişkin atıfta bulunulan bütün çok taraflı antlaşmalarda olduğu gibi, Pekin Sözleşmesinde de yetki kullanımına ilişkin zorunlu bir hükme yer verilmemektedir. (Aljandro PIERA and Michael GILL, "Will the New ICAO – Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security?", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Vol. 47, 2014, s. 208.)

⁷⁷ Montreal Sözleşmesinin bu konuda uygulanamaması yönündeki pozitif yaklaşım uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde anlaşılabilir bir tutumdur. Bununla birlikte Pekin Sözleşmesinde Montreal Sözleşmesinde yer alan hükümlere yer verilerek çözüme ulaşılmaya çalışılması, uluslararası toplumun daha farklı bir çözüm yolunu da benimsemediğini göstermektedir. O halde Montreal Sözleşmesi'nin siber saldırılarla sınırlı olacak şekilde hava aracı kaçırma eylemleri bakımından da uygulanması kısa vadede, geçici de olsa bir çözüm yolu olacaktır. ICAO'nun Tokyo, Lahey, Montreal, Pekin ve ilgili diğer uluslararası antlaşmalara taraf olunması çağırısı da sistemin mevcut sözleşmeler içerisinde bir arayış içinde olduğunu göstermektedir. (Bkz. ICAO General Assembly, *General Assembly Resolution 38-15[Consolidated statement of continuing ICAO policies related to aviation security]*, A38-15 (2015).)

ile Montreal Sözleşmesi'nin yetkiye ilişkin hükümleri uygulama alanı bulabilecektir. Saldırının hava aracında gerçekleştirilmemesi durumunda Montreal Sözleşmesi'nin yetkiye ilişkin hükümleri uygulanacaktır. Bu sebeple yukarıda hava araçlarının kaçırılması durumunda yetkili devletin belirlenmesi bakımından dikkate alınması gereken hükümlere ilişkin yapılan yorumlara eklenecek bir şey bulunmamaktadır. Pekin Sözleşmesi 8. maddesinin 1(e) paragrafında Montreal Sözleşmesi'ne ek olarak saldırganın vatandaşlığında olduğu devletin yetkili olması hususuna yer verilmektedir.

Hava alanlarına yönelik gerçekleştirilen eylemler bakımından da Montreal Sözleşmesinde, yetkili devletin belirlenmesi bakımından farklı bir hükme yer verilmemektedir. Bununla birlikte Montreal Protokolüyle Montreal Sözleşmesi'nin 2(bis) maddesi olarak eklenen hüküm havaalanlarında kişilerin ciddi şekilde ölmesine ya da yaralanmasına neden olacak eylem ya da şiddet kullanımı ve havaalanlarında tahribat yaratan ve ciddi zarar veren eylemlere karşı Sözleşmeciler tarafların hepsinin yetkisini tesis etmek için gerekli düzenlemeleri yapabileceği hükmüne yer verilmektedir. Bu çerçevede havaalanlarına ve ilgili tesis ile altyapılarına yönelik gerçekleştirilen uluslararası hukuka aykırı saldırılar sebebiyle bütün devletlerin yetki kullanması durumu söz konusu olacaktır. Fakat devletlerin bu yetkileri kullanmalarının kendi aralarında anlaşmalarına bağlı olduğu gerçeği, havaalanına yönelik saldırılar konusunda çok da büyük bir ilerleme sağlanamaması sonucunu doğurmuştur.⁷⁸

Siber Suç Sözleşmesi de siber saldırılara ilişkin devletlerin kullanacakları yetki hakkında hüküm içermektedir. Sözleşmenin 22. maddesi uyarınca sözleşmenin taraflarından her birisi Sözleşme'nin 2-11 maddeleri arasında tanımlanan suçlara ilişkin yetki kullanmak adına gerekli düzenlemeleri yapabilirler. Hava hukukunda 2. maddede yer alan yasa dışı erişim, 3. maddede yer alan yasadışı müdahale, 4. maddede yer alan verilere müdahale, 5. maddede yer alan sistemlere müdahale, 6. maddede yer alan cihazların kötüye kullanımı suçları uluslararası hava hukukunda gerçekleştirilen uluslararası hukuka aykırı eylemlere de vücut verebilir. 22. madde uyarınca suçun taraf devletlerden birinin ülkesinde işlenmesi, taraf devletlerden birinin hava aracında işlenmesi veya 3. devlet ülkesinde taraf devletlerden birinin vatandaşı tarafından işlenmesi durumunda taraf devletlerden her birisi yetkili olacaktır. Bu şartlar altında hava aracı kaçırma eylemlerine, hava araçlarına yönelik sabotaj eylemlerine ya da hava alanlarına ya da ilgili tesis ve altyapılara yönelik eylemlerde aynı zamanda Siber Suç Sözleşmesine taraf

⁷⁸ Bin CHENG, "Aviation, Criminal Jurisdiction and Terrorism: The Hague Extradition/ Prosecution Formula and Attacks at Airports", in *Contemporary Problems of International Law: Essays in Honour of Georg Schwarzenberger on his Eightieth Birthday*, Eds. Bin CHENG and E. D. BROWN, London: Stephen and Sons Limited, 1988, s. 45.

olan bir devletin diğere bir taraf devletle beraber kullanacağı yetki ile buna taraf olmayan devletler veya taraf devletle taraf olmayan devlet arasındaki yetki belirlemesi farklılaşacaktır. Pekin Sözleşmesi ve Protokolü ile getirilmek istenen düzen de dikkate alındığında hava hukukunda siber saldırılara karşı Siber Suç Sözleşmesi'yle paralel bir sistem oluşturulmaya çalışıldığı görülmektedir.

Devletler, üzerinde durulan uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde gerçekleştirilen siber saldırılardan doğan sonuçlara ilişkin yargısal ve idari her türlü yetkilerini kullanabilirler. Bununla birlikte devletlerin devam eden bir siber saldırıya karşı ne tür yetkiler kullanabilecekleri açık değildir. Uçuş emniyetini ortadan kaldıracak nitelikteki siber saldırılar, terörist eylem olarak nitelendirilmektedir. Ancak söz konusu siber saldırının sona erdirilmesi için gerçekleştirilebilecek eylemler sınırlıdır. Her şeyden önce bir siber saldırı hava aracında gerçekleştiriliyorsa, bu saldırıya son verilmesi için hava aracında her türlü fiziksel müdahalede bulunulabilecektir. Ancak siber saldırı hava aracının ya da hava alanının bulunduğu yerle ilgisi olmayan dünyadaki herhangi bir noktadan gerçekleştirilebilir. Eğer saldırıyı gerçekleştiren kişi tespit edilerek fiziksel olarak saldırı engellenebiliyorsa, saldırıyı gerçekleştiren kişiye karşı o kişinin bulunduğu devlet yetkili olacak şekilde müdahalede bulunulabilir. Bununla birlikte bir başka devlet ülkesinden gerçekleştirilen siber saldırıya ilişkin, saldırıdan etkilenen devletlerin veya ilgili birimlerin karşılık vermesi başka bir sorunu oluşturmaktadır. Zira bu tür saldırıların tespitinin zor olmasının yanı sıra, bir başka devletin iletişim ağına izinsiz girme ihtimali de ortaya çıkabilecektir.⁷⁹ Ayrıca bir resmi kurumdan gerçekleştirilen saldırılarda, saldırının gerçekleştirildiği ülke devletin rolünün bulunmaması durumunda, o devlete karşı gerçekleştirilecek bir saldırı durumu ortaya çıkacaktır. Bu sebeple bu tarz sorunların ortadan kaldırılması için devletler arasında çok taraflı ve iki taraflı uluslararası antlaşmalarla hukuki çerçevenin oluşturulması gerekmektedir. Siber saldırıyla mücadelenin yolu devletler arası işbirliğinden geçmektedir.

2. Siber Saldırıların Nedeniyle Sorumluluk

Siber saldırıların gerçekleştirilmesi ve devletlerin bu saldırıların karşılarına karşı uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde idari ve cezai yetkiler kullanması, süreci tamamen sonlandırmamaktadır. Bu saldırılar sebebiyle uçuşun tehlikeye

⁷⁹ Siber saldırılara karşılık verilmesi çok farklı sayıdaki hukuki sorunun çözümüne bağlıdır. Öncelikle uluslararası ve ulus ötesi prosedürel problemlerle karşılaşılır. Bunlardan en önemlisi yetki kullanım alanıdır. Siber saldırılara karşılık verilirken saldırganlara karşı egemen yetkilerin kullanılmadığı bir devlet ülkesinde karşılık verme olasılığı ortaya çıkar. Bu sebeple iki taraflı ya da çok taraflı uluslararası antlaşmalarla çözüm bulunmadıkça, siber saldırılara karşılık verilmesi, devletler arasında çok ciddi sorunlar ortaya çıkarabilir. (Eric Talbot JENSEN, "Cyber Deterrence", Emory International Law Review, Vol. 26, 2012, s. 803.)

düşmesinin yanı sıra maddi zararlar da meydana gelebilecektir. Ayrıca bireyler üzerinde de fiziksel zararların meydana gelmesi veya ölüm hadiselerinin vuku bulması da olasıdır. İşte bu sebeple devletlerin yetkilerini kullanırken meydana gelen tazminat sorumluluğuna ilişkin de bir süreci işletmeleri gerekebilecektir. Siber saldırılara karşı alınması gereken önlemlerdeki yetersizlikler veya idari ve yargısal yetkiler kullanan devletlerin bu anlamdaki yetersizlikleri de devletler arası sorumluluğun ortaya çıkmasına neden olabilecektir.

A. Saldırganın Sorumluluğu

Siber saldırıyı gerçekleştiren kişi, her şeyden önce uçuş emniyetini tehlikeye düşürmektedir. Bu eylem uluslararası hukukta bir saldırı hatta terörist bir eylem olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte saldırıya ilişkin cezalandırma, uluslararası hukuk düzeni tarafından değil, ulusal hukuk düzenleri tarafından gerçekleştirilebilmektedir. Dolayısıyla saldırganın cezai ve hukuki sorumlulukları ancak iç hukuk düzenlerinde ileri sürülebilecektir.

B. Devletin Sorumluluğu

BM Güvenlik Konseyi bütün devletlerin uluslararası hukuktan kaynaklanan yükümlülükleri çerçevesinde kendi vatandaşları ve diğer bütün insanları havacılık alanında gerçekleştirilen bütün hizmetler esnasında terörist eylemlerden korumakla yükümlü olduğunu ifade etmiştir. Yine aynı kararında BM Güvenlik Konseyi insan hakları hukukundan kaynaklanan yükümlülüklerle de vurgu yapmıştır. ICAO'nun konumuna da vurgu yapan BM Güvenlik Konseyi, devletlerin Chicago Sözleşmesi'nin 17 No.'lu eki çerçevesinde yapması gereken düzenlemeler ve eylemler olduğunu bunlara uyulmamasının etkin bir uygulamanın önüne geçip tehditleri arttıracığını belirtmiştir. Bu mücadeleye ilişkin teknoloji transferinin önemi üzerinde de özel olarak durmuştur.⁸⁰

Sivil havacılıkta gerçekleştirilen saldırılara karşı devletlerin, yeterli önlemleri almamaları nedeniyle ihmalleri ya da saldırıyı geçiştirmedeki başarısızlıkları nedeniyle uluslararası sorumluluklarının doğması olağan bir sonuç olacaktır. Bu sebeple ilgili kurum ve kuruluşların davranışları neticesinde siber saldırılar nedeniyle meydana gelen uluslararası hukuka aykırı sonuçlar devletlerin uluslararası sorumluluklarının ileri sürülmesi sonucunu doğuracaktır.⁸¹

⁸⁰ UN Security Council, *Security Council Resolution 2309 [Threats to international peace and security caused by terrorist acts: Aviation security]*, 22 September 2016, S/RES/2309 (2016).

⁸¹ Ruwantissa ABEYRATNE, *Aviation Security Law*, Springer/Heidelberg/Dodrecht: Springer, 2010, s. 42.

Devletlerin ulusal hukuk düzenlerinin belirli bir uyum içerisinde hareket etmesini sağlamak için ICAO, çeşitli faaliyetler gerçekleştirmektedir. Bununla birlikte ICAO bünyesinde alınan kararlar ve devletlere yönelik getirilen standartlar ile uygulama önerilerinin esnek hukuk kaynağı olarak ele alınması gerekmektedir. Her ne kadar Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 37. ve 38. maddeleri bir arada değerlendirildiğinde devletlerin ICAO'nun kararlarına uygun hareket etme yükümlülüğü olduğu sonucuna ulaşan yazarlar olsa da, uygulamada tam tersi örneklerle de karşılaşmaktadır. Devletlerin ulusal hukuk düzenleri arasındaki uyumsuzlukları bildirmesi yönündeki SARPlara uygun hareket eden kadar etmeyen devletler de bulunmaktadır. Uygun hareket etmeyen devletlere karşı özel bir zorlama mekanizması yer almamaktadır.⁸² Bununla birlikte ICAO'nun aldığı kararlar çerçevesinde hareket edilmemesi nedeniyle bir siber saldırıya maruz kalınması ve ciddi tahribat ya da zararların meydana gelmesi durumunda ICAO'nun istediği şekilde hareket etmeyen devletin sorumluluğu durumu söz konusu olabilecektir.

Siber saldırılara ilişkin ICAO Konseyi, 17 Kasım 2014 tarihinden itibaren geçerli olan Chicago Sözleşmesi'nin 17 No.'lu Ekinde yapmış olduğu 14. değişiklikle iki önemli konuya yer vermiştir. İlk olarak uçuş emniyetine yönelik önlemleri alacak makam olarak taraf devletlerin idari makamları işaret edilmiştir.⁸³ İkinci olarak da söz konusu idari makamlarda çalışan kişilerin siber saldırılar konusunda bilinçlendirilmesi ve bilgilendirilmesinin gerekliliğine vurgu yapılmaktadır. Chicago Sözleşmesi'nin 17 No.'lu Ekinde gerçekleştirilen bahsi geçen değişikliğin uluslararası hukuk bakımından etkileri olacaktır. Değişiklikte değinilen hususlara ilişkin gereğini yapmayan devletler bu eylemlerine bağlı olarak ortaya çıkacak bütün uluslararası hukuka aykırı sonuçlardan sorumlu olacaklardır. Bu çerçevede ilgili taraf devletin kusurlu ya da kusursuz sorumluluğunun ileri sürülmesinin koşulları sağlanmış olacaktır. Yani ICAO tarafından oluşturulan sistem çerçevesinde bir uluslararası hukuka aykırılık meydana gelmemiş olsa dahi, uluslararası sorumluluğa ilişkin genel uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde devletlerin uluslararası sorumluluğundan bahsedilebilecektir.

BM Güvenlik Konseyi de 2309 sayılı kararında bütün devletlerin kendi ülkesel sınırları içerisinde yürütülen havacılık hizmetlerine yönelik terörist saldırılara karşı gerekli önlemlerin sağlanmasından sorumlu olduğunu belirtmektedir. Chicago Sözleşmesi'nin 17 No.'lu ekinin önemini vurgulamakta, bu kapsamda

⁸² Paul Stephen DEMPSEY, "Compliance and Enforcement in International Law: Achieving Global Uniformity in Aviation Safety", North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation, Vol. 30(1), 2004, s. 17.

⁸³ Ruwantissa ABEYRATNE, "Cyber Terrorism and Aviation: A Constructive Look at the Work of ICAO", Air and Space Law, Vol. 41(1), 2016, s. 33.

oluşturulan standartlara ve uygulama önerilerine uygun hareket edilmesinin zaruretini ortaya koymaktadır. ICAO'nun terörle mücadeleyle yönelik kuruluşlarla yaptığı çalışmalardan duyulan memnuniyet dile getirilmekte ve BM Terörle Mücadele Komitesi ile olan ilişkilerin devamlılığı üzerinde durulmaktadır.⁸⁴ BM Güvenlik Konseyi'nin 2309 sayılı kararının iki yönü bulunmaktadır. İlk olarak Chicago Sözleşmesi'ne taraf olsun ya da olmasın bütün devletlerin ülkesel sınırları içerisindeki eylemlerinden uluslararası sorumluluğun doğabileceği yorumuna ulaşılmasını sağlamaktadır. İkinci olarak da çalışma boyunca üzerinde durulan ICAO'nun kilit konumuna vurgu yapmakta; ancak sivil havacılıkta terörizmin önlenmesine yönelik adımların terörizmle mücadeleye ilişkin kuruluşlarla ortak çalışmalar sonucunda atılabileceğini ortaya koymaktadır. Ancak bu karar bir hususun daha tartışılması gerekliliğini yaratmaktadır. O da ICAO'nun uluslararası sorumluluğunun olup olamayacağıdır.

ICAO'nun aldığı kararlara uygun olarak hareket eden devletlerin siber saldırıların hedefi olması ya da ICAO'nun terörizm konusunda uzmanlaşmış uluslararası kuruluşlarla ortak hareket etmemesi sonucu devletlerin gerçekleştirdikleri uygulamalara rağmen siber saldırıların sonuç vermesi durumunda meydana gelecek uluslararası hukuka aykırılığın giderilmesinin sağlanmasında ICAO'nun tamamen konunun dışında bırakılması kabul edilemez. Yetkiler sorumlulukları da beraberinde getirmektedir. BM Güvenlik Konseyi'nin 2309 sayılı kararında belirtildiği üzere ICAO'nun öngördüğü SARPlara uygun hareket etmeyen devletlerin uluslararası sorumluluğunun doğacağına yönelik yaklaşımın mefhum-u muhalifinden hareketle SARPlara uygun hareket eden devletlerin uğradığı uluslararası hukuka aykırı eylemlerden ICAO'nun uluslararası sorumluluğunun doğacağı sonucu ortaya çıkmaktadır.

SONUÇ

Sivil havacılığa yönelik gerçekleştirilen uluslararası hukuka aykırı siber saldırıların önlenmesinde uluslararası hukuk düzeninin yetersiz kaldığı görülmektedir. Bu yetersizliğin iki temel nedeni bulunmaktadır. En temel neden hava hukukunda meydana gelecek siber saldırılara ilişkin temel bir uluslararası antlaşma metninin bulunmamasıdır. Genel olarak sivil havacılığa yönelik saldırılar bakımından bir uluslararası düzen oluşturulmuş olsa da söz konusu düzenin siber saldırıları kapsayacak şekilde uygulanması mümkün görünmemektedir. Gerçekleştirilmesi muhtemel uygulamalar sınırları zorlayacak şekilde yapılacak yorumlara bağlıdır. Ayrıca devletlerin konuya

⁸⁴ UN Security Council, *Security Council Resolution 2309 [Threats to international peace and security caused by terrorist acts: Aviation security]*, 22 September 2016, S/RES/2309 (2016).

ilişkin çok taraflı uluslararası antlaşmalarda düzenlenmiş saldırı tiplerine yönelik dahi bugüne kadar oluşturamadıkları işbirliğinin sağlanmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

ICAO, sivil havacılığın karşılaştığı saldırılara ve terörist eylemlere karşı başat bir rol üstlenmekteyse de başarılı olma ihtimali çok yüksek görünmemektedir. Aldığı kararlar ve öncülük ettiği çalışmalar son derece yerinde tespitlerde bulunsa da bu tespitlere uygun hareket edilmesini sağlayacak zorlayıcı nitelikte uluslararası hukuk mekanizmaları bulunmamaktadır. BM tarafından alınan kararlar ve BM bünyesindeki çalışmalar da aynı sorunla karşılaşmaktadır. Görüldüğü üzere sivil havacılığın siber tehditlere karşı korunması, devletler arası işbirliğine bağlıdır. Devletlerin güncel uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde böyle bir işbirliğini gerçekleştirmesini sağlamak da olası değildir. Bu sebeple yapılan açıklamalar çerçevesinde, mevcut düzenin daha işlevsel hale getirilmesi için ilgili uluslararası örgütler nezdinde daha etkin uygulamaların gerçekleştirilmesinin gerekliliği tartışmasıdır. Yalnız mevcut kuralların uygulanarak bir çözüm bulunması beklentisinde olmanın da bir fayda sağlamayacağı da açıktır. Çalışma boyunca anılan uluslararası örgütlerin yeni bir ulus-üstü düzenin oluşmasına çaba sarf etmesi gerekmektedir. Bu yolda da öncelikle uluslararası hava hukukunda siber saldırıların önlenmesi ve bu saldırılar neticesinde meydana gelen sonuçlar bakımından yetkili ve sorumlu devletleri belirleyecek bir uluslararası antlaşma yapılması olmazsa olmazdır. Devletleri yükümlülüklerine uygun hareket etmeye zorlayacak böylesi bir uluslararası antlaşmanın ve uluslararası örgütlenmenin hayata geçirilmesi yalnızca siber saldırılar bakımından değil, sivil havacılığın karşılaştığı diğer tehditler bakımından da zorunluluktur.

Uluslararası hava hukukunda karşılaşılabilecek siber saldırılara karşı, devletler arası işbirliği sağlanarak, mevcut uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde geçici bir uygulamanın hayata geçirilmesinin öncelikle hedeflenmesi gerektiği de göz ardı edilmemelidir. Zira bahsi geçen organizasyonun oluşturulması, devletler ortak paydada buluşsa bile, on yıllar alacak bir süreçtir. Sivil havacılığa ilişkin uygulanan uluslararası hukuk düzeninde çok fazla sayıda yenilik getirmeyen ve siber saldırılar bakımından geçici çözümün anahtarı olabilecek Pekin Sözleşmesi'nin bile henüz yürürlüğe girmemiş olması bunun göstergesidir. Ancak her halükarda bağlayıcı kararlar alma yetkisine sahip etkin bir uluslararası örgüte ihtiyaç duyulacaktır. Bu sebeple ister BM, ister ICAO bünyesinde ya da yeni bir uluslararası örgüt kurularak olsun, konuya ilişkin ulus-üstü bir hukuk düzeni olmaksızın sorunların giderilemeyeceği görülmektedir.

KAYNAKLAR

KİTAPLAR VE MAKALELER

ABDURRASYID, H. Priyatna, **“Growth and Development of Air and Space Law”**, Indonesian Journal of International Law, Vol. 8 (1), 2010, s. 59 – 81.

ABEYRATNE, Ruwantissa, **“Cyber Terrorism and Aviation: A Constructive Look at the Work of ICAO”**, Air and Space Law, Vol. 41(1), 2016, s. 25 – 39.

ABEYRATNE, Ruwantissa, **“Cyber Terrorism and Aviation – National and International Responses”**, Journal of Transportation Security, Vol. 4(4), 2011, s. 337 – 349.

ABEYRATNE, Ruwantissa, **“The Beijing Convention of 2010 on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation – An Interpretive Study”**, Journal of Transportation Security, Vol. 4(2), 2011, s. 131 – 143. (2011/a)

ABEYRATNE, Ruwantissa, **“Civil Unrest and Airport and Aviation Security”**, Journal of Transportation Security, Vol. 4 (4), 2011, s. 285 – 294. (2011/b)

ABEYRATNE, Ruwantissa, **Aviation Security Law**, Springer/Heidelberg/ Dodrecht: Springer, 2010.

ABEYRATNE, Ruwantissa, **“The Role of Civil Aviation in Securing Peace”**, International Journal on World Peace, Vol. 19(2), 2002, s. 53 – 81.

ABEYRATNE, Ruwantissa I. R., **“Terror in the Skies: Approaches to Controlling Unlawful Interference with Civil Aviation”**, International Journal of Politics, Culture and Society, Vol. 11(2), 1997, s. 245 – 282.

AKİPEK, Ömer İlhan, **Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu**, Ankara: Güzel Sanatlar Matbaası, 1959.

ARAFAH, Andy Riadhy, **“Evolution of Terrorism Act Against Civil Aircraft”**, Indonesian Journal of International Law, Vol. 11(2), 2014, s. 177 – 189.

BİLSEL, Cemil, **Milletlerarası Hava Hukuku Cilt I**, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1948.

BOYLE, Robert P. and PULSIFER, Roy, **“The Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft”**, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 30(4), 1964, s. 305 – 354.

BUSUTTIL, James J., **“The Bonn Declaration on International Terrorism: A Non-Binding International Agreement on Aircraft Hijacking”**, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 31, 1982, s. 474 – 487.

CHENG, Bin, **“Aviation, Criminal Jurisdiction and Terrorism: The Hague Extradition/Prosecution Formula and Attacks at Airports”**, in **Contemporary Problems of International Law: Essays in Honour of Georg Schwarzenberger on his Eightieth Birthday**, Eds. Bin CHENG and E. D. BROWN, London: Stephen and Sons Limited, 1988, s. 25 – 52.

CHENG, Bin, **The Law of International Air Transport**, London/New York: Stevens & Sons Limited, 1962.

DE LEON, Pablo Mendes, **“The Role of International Law in Safeguarding Aviation Security”**, World Bulletin: Bulletin of the International Studies of Philippines, Vol. 14 (1-2), 1998, s. 81 – 92.

DEMPSEY, Paul Stephen, **Public International Air Law**, Montreal: McGill University Publish, 2008.

DEMPSEY, Paul Stephen, **“Compliance and Enforcement in International Law: Achieving Global Uniformity in Aviation Safety”**, North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation, Vol. 30(1), 2004, s. 1 – 73.

DEMPSEY, Paul Stephen, **“Aviation Security: The Role of Law in the War Against Terrorism”**, Columbia Journal of Transnational Law, Vol. 41, 2003, s. 649 – 733.

DICKERSON, Thomas A., **“A Post September 11th Perspective on Airline and Airport Security, Ethnic Profiling, Unruly Passengers, Overzealous Attendants and Disabled Passengers”**, International Travel Law Journal, 2003(3), s. 148 – 156.

DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., **An Introduction to Air Law**, Revised by Pablo DE LEON, Ninth Revised Edition, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012.

EVANS, Alona, **“Aircraft Hijacking: Its Cause and Cure”**, American Journal of International Law, Vol. 63(4), 1969, s. 695 – 710.

FIORITA, Dionigi M., **“Aviation Security: International Response”**, Albany Law Journal of Science and Technology, Vol. 3, 1993, s. 267 – 313.

FITZGERALD, Gerald F., **“Aviation Terrorism and the International Civil Aviation Organization”**, The Canadian Yearbook of International Law, Vol. 25, 1987, s. 219 – 241.

GONG, Xiangqian, **“The New Development of International Law on Civil Aviation Security: The Beijing Convention and Beijing Protocol of 2010”**, Journal of East Asia and International Law, Vol. 4(1), 2011, s. 232 – 234.

GÖKNİL, Mazhar Nedim, **Hava Hukuku**, İstanbul: Fakülteler Matbaası, 1951.

GRANT, John P., **“Beyond the Montreal Convention”**, Case Western Reserve of International Law, Vol. 36 (2&3), 2004, s. 453 – 472.

GÜNEL, Reşat Volkan, **Uluslararası Havacılık Hukuku (International Aviation Law)**, İstanbul: Beta Yayınları, 2010.

GÜNEYSU, Gökhan, **“Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukuka Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki 2010 Pekin Sözleşmesi”**, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi, Sayı 83-84, 2011, s. 7 – 20.

HIRANO, Ryuichi, **“Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft”**, Japanese Annual of International Law, Vol. 8, 1964, s. 44 – 59.

HUDSON, Manley O., **“Aviation and International Law”**, American Journal of International Law, Vol. 24, 1930, s. 228 – 240.

IASIELLO, Emilio, **“Getting Ahead of the Threat: Aviation and Cyber Security”**, Aerospace America, July August 2013, s. 22 – 25.

JENSEN, Eric Talbot , **“Cyber Dterrence”**, Emory International Law Review, Vol. 26, 2012, s. 773 – 824.

JEYAKODI, Deepika, **“Cyber Security in Civil Aviation”**, The Aviation and Space Journal, Vol. 14 (4), 2015, s. 2 – 9.

KAISER, Stefan A. and MEJIA-KAISER, Martha, **“Cyber Security in Air and Space Law”**, German Journal of Air and Space Law (Zeitschrift für Luft und Weltraumrecht), Vol. 64(2), 2015, s. 396 – 412.

KANG, Jerry , **“Cyber-Race”**, Harvard Law Review, Vol. 113 (5), 2000, s. 1130 – 1208.

KEYSER, Mike, **“The Council of Europe Convention on Cybercrime”**, Journal of Transnational Law and Policy, Vol. 12 (2), 2003, s. 287 – 326.

KÖNİ, Hasan S., **Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar**, Ankara: İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 1977.

KROSS, Michael, **Scene of the Cybercrime**, Second edition, Syngress Publishing, 2008.

LIM, Bernard, **“Emerging Threats from Cyber Security in Avaition – Challanges and Mitigations”**, Journal of Aviation Management, 2014, s. 81 – 91.

MACKENZIE, David, **ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization**, Toronto/Buffalo/London: University of Toronto Press, 2010.

MANKIEWICZ, R. H., **“The 1970 Hague Convention”**, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 37(2), 1971, s. 195 – 210.

MILDE, Michael, **International Air Law and ICAO**, Utrecht/Portland: Eleven International Publishing, 2008.

MILDE, Michael, **“The Chicago Convention – After Forty Years”**, Annals of Air and Space Law, Vol. 9, 1984, s. 119 – 131.

ÖKTEM, A. Emre, **Terörizm, İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları**, İkinci basım, İstanbul: Derin Yayınları, 2011.

SHUBBER, Sami, **“Aircraft Hijacking under the Hague Convention 1970 – A New Regime?”**, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 22 (4), 1973, s. 687 – 726.

TAN, Alan Khee-Jin, **“Recent Developments Relating to Terrorism and Aviation Security”**, in **Global Anti-Terrorism Law and Policy**, Eds. Victor V. RAMRAJ, Michael HOR and Kent ROACH, Cambridge/New York/Melbourne: Cambridge University Press, 2005, s. 225 – 247.

URBAN, Jennifer A., **“Protocol to Ammend the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft: A Missed Opportunity or A Sufficient Modernization”**, Indiana Law Review, Vol. 49(3), 2016, s. 713 – 743.

VAN PANHUYS, Haro F., **“Aircraft Hijacking and International Law”**, Columbia Journal of Transnational Law, Vol. 9(1), 1970, s. 1 – 22.

WITTEN, Samuel, **“Introductory Note to the Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation and the Protocol Supplementary to the for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft”**, International Legal Materials, Vol. 50, 2011, s. 141 – 159.

ULUSLARARASI ANTLAŞMALAR

Canada – Federal Republic of Germany – France – Italy – Japan – United Kingdom – United States: Joint Statement on International Terrorism, 17 July 1978, 17 I.L.M. 1285.

Convention on Cybercrime, 23/11/2001, 2296 UNTS 167, No. 40916.

Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, 1 March 1991, 2122 UNTS 359, No. 36984.

Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, Including Diplomatic Agents, 14 December 1973, 1035 U.N.T.S. 167, No. 15410.

Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, 23/09/1971, 974 UNTS 177, No. 14118.

Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 16/12/1970, 860 UNTS 105, No. 12325.

Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, 14/09/1963, 704 UNTS 219, No. 10106.

Convention on International Civil Aviation, 7/12/1944, 15 UNTS 295, No. 102.

International Convention against the Taking of Hostages, 17 December 1979, 1316 UNTS 205, No. 21931.

Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, 24 February 1988, 1589 U.N.T.S. 474, No. 14118.

ULUSLARARASI DİĞER DÖKÜMANLAR

ICAO, **Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation (Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference)**, Eighth Edition, International Standards and Recommended Practices, ICAO Publishing, 2006.

ICAO General Assembly, *General Assembly Resolution 39-19[Addressing Cybersecurity in Civil Aviation]*, A39-19 (2016).

ICAO General Assembly, *General Assembly Resolution 38-15[Consolidated statement of continuing ICAO policies related to aviation security]*, A38-15 (2015).

ICAO General Assembly, *General Assembly Resolution 16-37[Unlawful Seizure of Aircraft]*, A16-37 (1968).

IATA, *Resolution on the Threat of Terrorism to the Airline Industry*, 72nd IATA Annual General Meeting, 2 June 2016.

UN General Assembly, *General Assembly Resolution 57/239 [Creation of a global culture of cybersecurity]*, 31 January 2003, A/RES/57/239 (2003).

UN General Assembly, *General Assembly Resolution 56/121 [Combating the criminal misuse of information technologies]*, 23 January 2002, A/RES/56/121 (2002).

UN General Assembly, *General Assembly Resolution 55/63 [Combating the criminal misuse of information technologies]*, 22 January 2001, A/RES/55/63 (2001).

UN General Assembly, *General Assembly Resolution 56/1 [Condemnation of terrorist attacks in the United States]*, 18 September 2001, A/RES/56/1 (2001).

UN General Assembly, *General Assembly Resolution 45/121 [Eighth United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders]*, 14 December 1990, A/RES/45/121 (1990).

UN General Assembly, *General Assembly Resolution 40/61 [Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes]*, 9 December 1985, A/RES/40/61 (1985).

UN General Assembly, *General Assembly Resolution 34/146 [International Convention against the Taking of Hostages]*, 17 December 1979, A/RES/34/146 (1979).

UN General Assembly, *General Assembly Resolution 32/8 [Safety of International Civil Aviation]*, 3 November 1977, A/RES/32/8 (1977).

UN Security Council, *Security Council Resolution 2309 [Threats to international peace and security caused by terrorist acts: Aviation security]*, 22 September 2016, S/RES/2309 (2016).

UN Security Council, *Security Council Resolution 1566 [Threats to international peace and security caused by terrorist acts]*, 8 October 2004, S/RES/1566 (2004).

UN Security Council, *Security Council Resolution 1540 [Non-proliferation of weapons of mass destruction]*, 28 April 2004, S/RES/1540 (2004).

UN Security Council, *Security Council Resolution 1373 [Threats to international peace and security caused by terrorist acts]*, 28 September 2001, S/RES/1373 (2001).

UN Security Council, *Security Council Resolution 1269 [Responsibility of the Security Council in the maintenance of international peace and security]*, 19 October 1999, S/RES/1269 (1999).

UN Security Council, *Security Council Resolution 883 [Libyan Arab Jamahiriya]*, 11 November 1993, S/RES/883 (1993).

UN Security Council, *Security Council Resolution 748 [Libyan Arab Jamahiriya]*, 31 March 1992, S/RES/748 (1992).

UN Security Council, *Security Council Resolution 731 [Libyan Arab Jamahiriya]*, 21 January 1992, S/RES/731 (1992).

UN Security Council, *Security Council Resolution 332 [Situation in the Middle East]*, 21 April 1973, S/RES/332 (1973).

MAHKEME KARARLARI

Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v. Pakistan), Judgement, 19 August 1972, 1972 ICJ Rep.

Case Concerning Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom), Preliminary Objections, 27 February 1998, 1998 ICJ Rep.

Case Concerning Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America), Preliminary Objections, 27 February 1998, 1998 ICJ Rep.

İNTERNET KAYNAKLARI

CREAMER, Stephen, “**Cyber Security, Safety and Resilience**”, Presentation in the **Cyber Security Workshop**, 25th AVSEC World, 25 – 27 October 2016, <http://www.iata.org/events/avsec/Documents/avsec2016-day3-ws-cybersecurity.pdf>.

Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation, 10 September 2010, Depository: International Civil Aviation Organization, DCAS Doc. No. 21, https://www.unodc.org/tldb/en/2010_convention_civil_aviation.html.

ICAO, **The Convention on International Civil Aviation – Annexes 1 to 18**, http://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf.

ICAO, “**Aviation Unites on Cyber Threat**”, News Release, <http://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2014/COM.46.14.EN.pdf>.

ICAO, **Strategic Objectives: Security and Facilitation – Increased Efficiency and Effectiveness in Security Measures**, in **Annual Report of the ICAO Council: 2014**, <http://www.icao.int/annual-report-2014/Pages/progress-on-icaos-strategic-objectives-security-and-facilitation-increased-efficiency-security-measures.aspx>.

IFALPA, “**Cyber Threats: Who Controls your Aircraft**”, 14POS03, 5 June 2013, <http://www.ifalpa.org/store/14POS03%20-%20Cyber%20threats.pdf>.

Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 10 September 2010, Depository: International Civil Aviation Organization, DCAS Doc. No. 22, https://www.unodc.org/tldb/en/2010_protocol_convention_unlawful_seizure_aircraft.html

<http://www.reuters.com/article/us-poland-lot-cybercrime-idUSKBN0P21DC20150622>.